



**CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS
SUPERIORES EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL**

**TRAVESÍA INCONCLUSA DEL FERROCARRIL EN YUCATÁN. DE
LAS PRIMERAS GESTIONES A LOS PRIMEROS AÑOS DE LA
POSREVOLUCIÓN, (1870-1930)**

T E S I S

QUE PARA OPTAR AL GRADO DE

DOCTOR EN HISTORIA

P R E S E N T A

JORGE FERNANDO BELTRÁN JUÁREZ

DIRECTORA DE TESIS: DRA. VALENTINA GARZA MARTINEZ

MÉRIDA, YUCATÁN. FEBRERO DE 2023

Firmas

Dedicatoria

A mi familia, por todo su apoyo

Agradecimientos

Recapitular para agradecer a quienes estuvieron presentes en la elaboración de un trabajo de investigación siempre corre el riesgo de hacer omisiones no intencionadas, sin embargo, y con el peligro que la tarea implica, me gustaría comenzar por expresar mi gratitud al Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), Unidad Peninsular, por abrirme sus puertas para dar continuidad a mi formación académica con los estudios de doctorado. Asimismo, agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACyT) por apoyarme con la beca que me permitió cursar el posgrado, así como desarrollar la investigación que aquí se presenta. Por supuesto, el reconocimiento también va dirigido a los profesores del CIESAS, quienes a través de las clases impartidas motivaron la discusión académica y la retroalimentación, que sin duda contribuye en la tarea formativa de los estudiantes. Por supuesto, al personal administrativo, particularmente a Paulina Nava, por su paciencia en el arte de la tramitología y la disposición para brindar auxilio.

No puede pasar desapercibido el personal de los diferentes repositorios: bibliotecas y archivos, que han servido de base para la investigación. Para Yucatán, agradezco al personal de la Biblioteca Stella María González Cicero, particularmente a Christian Cardoso y su labor durante el periodo escolar. Asimismo, doy las gracias al personal de la Biblioteca Yucatanense (BY), quien muy amablemente me apoyó en las visitas que realice. Sin duda, la atención del personal del Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) fue importante, especialmente a Vanesa Fernández, quien se caracteriza por su gentileza, disposición y paciencia para ayudar a los visitantes en todo momento, inspeccionando los recovecos del archivo para facilitar la pesquisa del usuario. En la Ciudad de México, agradezco al personal del Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT), quien muy amablemente me auxilió en la búsqueda del material. Y por último, al personal del Archivo General de la Nación (AGN).

Finalmente, quiero manifestar mi gratitud a quienes me han acompañado en el proceso de elaboración del trabajo que aquí se presenta, y que forman parte del sínodo. Por supuesto, una mención especial es para la Dra. Valentina Garza Martínez, quien me ha acompañado en esta investigación, y con quien también tuve la oportunidad de tomar algunos cursos. Gracias a su acompañamiento y a la interlocución mantenida, hoy se coloca punto final a esta travesía que por momentos fue incierta. Más agradecido estoy por su generosidad

y calidad humana. Por supuesto, al Dr. Pedro Bracamonte y Sosa, con quien tuve la oportunidad de tomar los primeros cursos, por las charlas extramuros, y por su apoyo siempre desinteresado. Le agradezco por aceptar formar parte del comité de evaluación y por las sugerencias puntuales que ayudaron a delinear la ruta de investigación. Por otra parte, agradezco al Dr. Carlos Macías Richard, quien se ha tomado el tiempo para seguir el proyecto en cada etapa, así como por los comentarios puntuales para mejorar el trabajo. Finalmente, me gustaría agradecer al Dr. Luis Anaya Merchant, quien gentilmente aceptó formar parte del comité de evaluación. Particularmente agradezco su interés, el cual resultó en un diálogo fecundo y con observaciones agudas que sin duda han ayudado en mucho a mejorar el escrito que aquí se presenta. Pero sobre todo, por el acompañamiento en mi formación académica, por las enseñanzas en ese camino azaroso, por las palabras de aliento sobre los nuevos comienzos, y por los aprendizajes que me ha compartido sobre la tarea de historiar. Sin duda estoy en deuda.

Finalmente, el único responsable de las equivocaciones aquí cometidas es quien escribe estas líneas.

Resumen

El presente trabajo trata sobre los ferrocarriles en Yucatán, partiendo de su génesis hasta los primeros años de la posrevolución, siendo un estudio de larga duración que va de 1870 a 1930, aunque la temporalidad está marcada por el viraje de 1902, que puso fin a la diseminada historia de las empresas ferroviarias y dio paso a Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY). Esta pesquisa ha tenido como propósito revisar y analizar la historia ferroviaria dentro del espacio señalado, planteando que ésta tiene una independencia relativa, por lo que se invita a reformular el binomio henequén-ferrocarril sugerido desde la historiografía clásica, particularmente de la que se ha ocupado del estudio del monocultivo, desde donde se ha bosquejado el transporte del riel sólo como consecuencia del cultivo de la fibra, para ahora entender la relación en un sentido inverso: ferrocarril-henequén. La reconsideración del binomio revela una intrincada trama en la construcción ferroviaria en la península, la cual, contrario a lo que se había propuesto, guarece un escenario de disputa por el espacio, donde los actores locales buscaban afianzarse a través de proyectos individuales a lo largo y ancho del territorio. En adhesión a la génesis, se exhibe que el tren conjuntó la dinámica de movilidad del territorio a través de sus vías dirigidas a los cuatro puntos cardinales del estado, permitiendo dinamizar y concentrar la movilidad de pasajeros y de productos variados a través de los espacios-terminales, situación que derivó en la transformación del espacio mediante su jerarquización, aunque el cambio no fue homogéneo, por el contrario, se constituyeron puntos de mayor relevancia en contraposición a otros. Por otra parte, la estructura ferroviaria permitió que el incipiente estado de Yucatán, separado de Campeche en 1857, a través de sus líneas troncales, se afianzaría. Sin embargo, esta historia ferroviaria que había iniciado en el último tercio del siglo XIX enfrentó una serie de cambios con la llegada de la nueva centuria, particularmente en 1902, cuando las empresas pioneras se constituyeron en FUY. La formación de la nueva empresa tuvo como propósito central articular una red ferroviaria en la entidad, así como su funcionamiento, lo que implicaba la resolución de problemas estructurales derivados de las primeras empresas, al igual que retos propios. No obstante, el proyecto encontró una serie de complicaciones internas y externas que dificultaron la puesta en marcha o el buen funcionamiento de las medidas. Por si fuera poco, la incautación constitucionalista durante la revolución hizo retroceder los procesos técnicos, al mismo tiempo que asestó un duro golpe a la experiencia empresarial yucateca. Al final, la suma de factores deja observar que la historia ferroviaria en Yucatán fue compleja, resultando en el declive temprano de un sector que trato de mantenerse en pie.

Índice

Introducción	13
Consideraciones teórico-metodológicas	17
Un recuento historiográfico sobre el tema	20
Capítulo I	29
Un antes y un después. La llegada del tren a la península	29
De los proyectos ferroviarios. Marco general	29
De las concesiones y sus cláusulas	34
Los proyectos ferroviarios	41
Ferrocarril Mérida-Progreso	44
Ferrocarril Mérida-Peto	54
Ferrocarril Mérida a Calkini	67
Ferrocarril Mérida-Valladolid	69
De los ingresos generales y los gastos de explotación	72
Una comparativa de los ingresos por pasajes y fletes	75
Los ingresos generales por fletes	82
Comentarios finales	86
Capítulo II.....	89
De la hacienda al negocio industrial. Un cambio de paradigma	89
La importancia de hablar del regionalismo	91
El cambio de paradigma	95
De las primeras gerencias	102
Actores, redes políticas y sociales	113
Las rutas de la capitalización	120
La diversificación de las acciones	124
Comentarios finales	133
Capítulo III.....	136
Yucatán y el ferrocarril. Una relación que modificó el espacio.....	136
Yucatán y sus variables de análisis	140
Yucatán. Un debate historiográfico sobre el espacio	143
Veredas, caminos y carreteras	156
El Ferrocarril Mérida-Peto y el mercado del sur	161
Ferrocarril Mérida-Valladolid	175
El caso de las líneas intermedias	181

El Ferrocarril Mérida-Progreso	183
Después de 1902. La transportación con FUY	187
Comentarios finales	199
Capítulo IV.....	203
Un nuevo siglo. Una nueva empresa después de 1902	203
La antesala de la consolidación y la consolidación misma	203
El obstáculo de la deuda.....	216
Comentarios finales	245
Capítulo V.....	248
Los años “difíciles”. De la revolución y la posrevolución, de 1915 a 1930	248
La incautación. De la propiedad privada a la intervención estatal	249
El ascenso obrero	257
Los años veinte. Problemas de fondo y los intentos de reorganización.....	265
Comentarios finales	271
Conclusiones.....	274
Fuentes	279

Índice de tablas

Tabla 1 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Peto	63
Tabla 2 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Calkini.....	69
Tabla 3 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Valladolid.....	71
Tabla 4 Mujeres accionistas del Ferrocarril Mérida-Progreso y Mérida-Izamal	131
Tabla 5 Mercancías en toneladas del Ferrocarril Mérida-Peto, 1891 a 1900.....	167
Tabla 6 Conexiones del movimiento de mercancías del Ferrocarril Mérida-Valladolid, 1885 a 1900.....	181
Tabla 7 Mercancías transportadas por Ferrocarriles Unidos de Yucatán	191
Tabla 8 Número de pasajeros transportados por división correspondiente a FUY, de 1910 a 1924.....	194

Índice de mapas

Mapa 1 Carta de los Ferrocarriles de la Península de Yucatán, 1910.....	43
Mapa 2 Trazos solicitados para la construcción de vías de ferrocarril en Yucatán por las primeras compañías.....	44
Mapa 3 Anteproyecto para la línea Peto-Carrillo Puerto	61
Mapa 4 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Peto de 1878 a 1904.....	63
Mapa 5 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Valladolid de 1872 a 1901	72
Mapa 6 Plano de la Península	159

Índice de gráficas

Gráfica 1 Ferrocarril Mérida-Progreso. Ingresos y gastos de explotación, 1889-1901	74
Gráfica 2 Ferrocarril Mérida-Valladolid. Ingresos y gastos de explotación, 1885 a 1902 ..	74
Gráfica 3 Ferrocarril Mérida-Izamal. Ingresos y gastos de explotación, 1891-1902.....	75
Gráfica 4 Ingreso de pasajes por compañía, 1885-1907	77
Gráfica 5 Ferrocarril Mérida-Progreso. Ingresos por pasajes y fletes, 1889-1901	78
Gráfica 6 Ferrocarril Mérida-Valladolid. Ingreso por pasaje y flete, 1885-1902	79
Gráfica 7 Ferrocarril Mérida-Izamal. Ingreso por pasajes y fletes, 1891-1901	80
Gráfica 8 Ferrocarril Mérida-Peto. Ingresos por pasajes y fletes, 1887-1907	81
Gráfica 9 Ingreso de flete por compañía, 1885-1907.....	86
Gráfica 10 Incorporación de nuevos actores a la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, de 1890 a 1902.	127
Gráfica 11 Movimiento de pasajes por terminal del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1881 a 1907	168
Gráfica 12 Movimiento de carga por estación del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1886 a 1907	169
Gráfica 13 Movilidad de productos en toneladas del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1900 a 1907.....	174

Lista de abreviaturas

AGEY. Archivo General del Estado de Yucatán

AGN. Archivo General de la Nación

BC. Banco de Campeche

BMY. Banco Mercantil Yucateco

BNM. Banco Nacional de México

BPM. Banco Peninsular Mexicano

BY. Biblioteca Yucatanense

CFMAC. Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio

FM. Ferrocarril Mexicano

FMP. Ferrocarril Mérida-Peto

FMV-P. Ferrocarril Mérida Valladolid con ramal a Progreso

FNM. Ferrocarriles Nacionales de México

FSOY. Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán

FUY. Ferrocarriles Unidos de Yucatán

LOF. Liga Obrera Ferrocarril

LOFTyA. Liga Obrera Ferrocarrilera Torres y Acosta

SCOP. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas

Introducción

La presente tesis pretende revisar y analizar la historia ferroviaria en Yucatán, de 1870 a 1930, interrogando cómo la llegada del ferrocarril a la península de Yucatán irrumpió en un territorio agrario y aportó elementos transformadores en los actores y en el espacio, al mismo tiempo que se examina el pulso interno de la(s) compañía(s) de ferrocarril, pues de éste dependieron los efectos que generó el transporte del riel. En este sentido, se plantea que la llegada del nuevo medio de transporte se realizó en un área con características agrarias predominantes, por lo que la inserción al sector empresarial significó una coyuntura, tanto por los desafíos como por la oportunidad de aprendizaje. Asimismo, la naciente clase empresarial, dominada por actores locales, generó eco en la atmósfera económica mediante el diseño y construcción de las rutas ferroviarias, que no sólo conectaron a la provincia sino que la jerarquizaron a través de un sistema de vías primarias, y particularmente a través de los espacios-terminales, que fueron los puntos de acopio y distribución de pasajeros y mercancías. No obstante, se sugiere que esta transformación no logró afianzarse, tanto para el sector empresarial como para el espacial. Los motivos fueron diversos, y se pueden rastrear desde las diversas experiencias ferroviarias hasta después del proceso de consolidación. Es decir, si bien los primeros proyectos se dieron de forma temprana, en la década de los setenta del siglo decimonónico, los ritmos de construcción en la mayoría de los casos fueron lentos, por lo que los proyectos terminados sólo se pueden encontrar en la década previa a la revolución, momento a partir del cual se fue condicionando la funcionalidad de la empresa, desde la parte de la estructura, situación que se agravó para la década de los veinte con el declive del henequén, producto importante de la movilidad. En este sentido, esta es una historia que conjuga una visión empresarial y la teoría espacial, bajo el entendido de que el influjo de la formación de actores empresariales y su desempeño no se limita a la actividad empresarial, sino que trastoca otras variables, siendo una de ellas la organización del espacio.

La relevancia de un trabajo de estas características es por supuesto historiográfica, cuestionando una óptica centrada en un horizonte por otro que promete más claridad, al abordar un periodo donde uno de los temas predominantes ha sido el henequén. En consecuencia, se propone invertir la fórmula henequén-ferrocarril, es decir, dejar de ver la llegada del riel como consecuencia del monocultivo, visión que se ha anclado debido al éxito que tuvo el sisal, para considerarlo como un proyecto paralelo, en la que un grupo de actores identificaron una ventana de oportunidad en un negocio industrial, además de estratégico. En

este trabajo se sugiere, que si bien la economía yucateca estuvo sujeta a la fibra verde, ésta no fue el único producto de transportación, por el contrario, hubo una economía diversificada. Asimismo se precisa que los ferrocarriles de Yucatán mantuvieron un relativo éxito, derivado de la producción henequenera que estuvo dirigida al mercado externo y al volumen de importación nacional y extranjera, cuyo conjunto: importación y exportación permitió mantener siempre cargados a los trenes. Esta situación lleva entonces a cuestionar, por qué éstos se dirigieron a la bancarrota. A diferencia de otros casos del país, donde se sujetaron a la especulación y los números deficitarios elevaron los coeficientes de explotación, el caso aquí estudiado tuvo como respaldo al henequén, lo que le permitió el juego especulativo y en consecuencia ingresos positivos. No obstante, cuando el henequén entró en los años difíciles el efecto se traspasó a la compañía y en consecuencia al mercado, mismo que irrumpió su proceso de cohesión desde la empresa privada. Sumado a la situación, el fracaso también obedeció a una serie de malas prácticas empresariales que llegaron con la consolidación de 1902, y posteriormente con el arribo de la revolución, aunque en este último caso a través de un efecto indirecto. En síntesis, el ferrocarril fue una experiencia empresarial que se formó paralelamente a la experiencia agrícola, y no como consecuencia, y cuya narrativa entretiene una serie de factores que reformulan la experiencia ferroviaria en la entidad.

Por otra parte, la revisión de la vida ferroviaria en la península ha cobrado pertinencia por la construcción del ya famoso Tren Maya. Dicho proyecto ha acaparado la atención para la realización de investigaciones en una especie de paralelismo comparativo, al generar interrogantes, formuladas desde la sociedad civil pero también por investigadores desde diversas trincheras disciplinarias. En este sentido, el campo de la historia ha llamado la atención sobre cuestionamientos, como: ¿Cuáles fueron las condiciones previas de transporte en el espacio estudiado?, ¿cuáles fueron los primeros proyectos?, ¿quién otorgó las concesiones?, ¿quiénes fueron los actores individuales o colectivos en el escenario?, ¿Cuál fue el origen de los capitales de inversión?, ¿cuál fue el factor central para la construcción de ferrocarriles?, ¿qué tipo de empresas se formaron?, ¿cómo se realizaron las gestiones de administración?, ¿fueron rentables?, ¿cómo incidieron factores políticos, económicos, y sociales en su formación y operación?, y cuyas contestaciones se espera revelen un posible devenir con el naciente proyecto. Lo cierto es que ambos proyectos tienen diferencias de consideración, por un lado, el proyecto histórico en su etapa inicial fue divergente y particular, mientras que el de hoy es un proyecto financiado desde el Estado. En segundo

lugar, está que el primero sólo fue una experiencia regional dentro de fronteras estatales, mientras que el de hoy pretende conectar a los estados del sur. En este sentido, las diferencias son mayúsculas, aunque ello no imposibilita encontrar algunas coincidencias y respuestas.

En este tenor, se presentan cinco capítulos. El primero de ellos titulado: Un antes y un después. La llegada del tren a la Península. El segundo, nombrado: De la hacienda al negocio industrial. Un cambio de paradigma. El tercero: Yucatán y el ferrocarril. Una relación que modificó el espacio. El cuarto: Un nuevo siglo, una nueva empresa. El quinto capítulo se denomina: Los años “difíciles”. De la revolución y la posrevolución, de 1915 a 1930. Finalmente, se esbozan las conclusiones.

En el primer capítulo se expone la historia de las primeras gestiones que se realizaron desde Yucatán para obtener concesiones que autorizaran la construcción de ferrocarriles. No obstante, se deja ver que la tarea no fue sencilla, por el contrario, las solicitudes fueron varias y se realizaron en un escenario de disputa, donde terminó afianzándose el capital local, aunque la preminencia de éste no significó un espacio armonioso, por el contrario, se volvieron los ferrocarriles en Yucatán para el porfiriato un escenario de competencia por el control territorial. El segundo capítulo aborda cómo la llegada del negocio industrial con el ferrocarril significó un cambio de paradigma en un espacio con características agrarias de largo arrastre, y que además terminaron por afianzarse con la llegada del auge henequenero. En este sentido, el tren demandó la adopción de rasgos gerenciales y tecnológicos que no pudieron proveerse en la península. Aunque es de destacar que los propios gestores asumieron la dirección de sus propias empresas, y en consecuencia una participación activa dentro del negocio. En el tercer capítulo, se expone cómo la transportación del ferrocarril a través de los espacios-terminales afianzó la movilidad de pasajeros y mercancías, resultando en la jerarquización del espacio, así como la cohesión política del Estado de Yucatán. Igualmente se muestra que la producción no sólo fue de henequén, sino que el espacio agrario fue participe a través de una producción diversa de productos agrícolas y materias primas que se dirigieron al mercado interno, así como al externo. En el cuarto capítulo se aborda la fusión ferroviaria de 1902, la cual abrió una nueva página en la historia Yucateca, pues se puso fin a las diseminadas empresas para dar paso a Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Sin embargo, el proceso encierra una serie de complejidades entre las que se encuentran las deficiencias de las primeras compañías, así como de los problemas mismos de la fusión, destacando la deuda. Por último, en el quinto capítulo, se explora el tema de la incautación,

los problemas generados, y los retos reorganizativos de los años veinte. Dejando ver que la intervención estatal finiquitó la experiencia privada, y con ello la experiencia empresarial en un negocio industrial.

Los capítulos presentados se han construido a partir de dos vetas centrales: material bibliográfico y, esencialmente, fuentes documentales. La conjugación de ambos ejes ha permitido la elaboración del producto que se presenta. Es relevante mencionar que en este trabajo se retomó, como parte de la columna vertebral, documentación de tipo institucional, especialmente de corte técnico, como lo son: concesiones o informes anuales, aunque también se revisaron las actas de consejo. La particularidad de este material es que su emisión fue repetitiva y su contenido básico, destacando: nombre, asunto, y cláusulas de contrato en el caso de las concesiones. Mientras que en los informes anuales se pueden seguir diferentes pulsos: el tema de las acciones, emisión de bonos, hipotecas, subvenciones, trazos, coeficientes de explotación, ingresos, entre otros. En este trabajo se han retomado estos datos para explicar la génesis ferroviaria peninsular. Es decir, la revalorización de este material técnico, a través de su revisión minuciosa y el cruce comparativo de esta documentación permiten una mayor comprensión del proceso de construcción ferroviaria en la península de Yucatán. Lo que ha permitido revelar un proceso intrincado de construcción, de inversión, de actores, y de constantes contrastes, y ha llevado a observar dos situaciones: la primera, que la construcción ferroviaria fue un proceso que se debe entender por separado; la segunda, que la imagen de un periodo de homogeneidad o armonía en Yucatán es una idea que debe ser matizada para el último cuarto del siglo XIX. Es decir, la construcción, operatividad, y funcionamiento de cada una de las empresas tuvo importantes traspiés, por lo que el romanticismo de años dorados se vuelve nebuloso.

Por otra parte, la documentación ha permitido reconstruir la dinámica de transportación, particularmente a partir de los informes anuales. El problema es que dicho material presenta una complicación, su presentación no es homogénea por año ni por compañía, lo que lo vuelve un rompecabezas, y en no pocas ocasiones impide sistematizar la información para explicaciones de larga duración. Sin embargo, ha permitido identificar productos de transportación, volúmenes, tonelajes y pasajeros por estación o rutas, y en ocasiones se ha podido observar la diferenciación entre productos nacionales y extranjeros, lo que a su vez ha facilitado derivar algunas hipótesis sobre el comportamiento del mercado.

A partir de este material se han elaborado algunas tablas y gráficas con el fin de hacer más ilustrativas las explicaciones.

En resumen, la revisión del material técnico, deja de ser una fuente árida para convertirse en parte sustancial del análisis. Es importante señalar que la mayor parte de esta información fue obtenida del Archivo General de la Nación (AGN). Por supuesto, que ha sido confrontada con documentación del Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY) así como del Fondo reservado de la Biblioteca Yucatanense. Estos archivos aportaron expedientes abundantes y variados, permitiendo la redacción de los tres primeros capítulos. Mientras que material de estos mismos repositorios se ha compaginado con documentación del Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT) para la elaboración de los últimos dos capítulos.

La revisión de la documentación se ha realizado de forma meticulosa y se ha comparado para el análisis y la elaboración de la historia. Sin embargo, para la reconstrucción cuantitativa, se ha prestado atención a los informes de transporte de mercancías y pasajeros con el fin de realizar el análisis espacial, y aunque es cierto que la reconstrucción no se ha podido efectuar en una secuencia de larga duración, los periodos parcelados que se han logrado construir desde la génesis ferroviaria hasta la década de los veinte después de la revolución, han permitido tomar el pulso de la dinámica comercial y en consecuencia saber más acerca de la movilidad, lo que ha permitido identificar un espacio dinamizado e integrado, con un movimiento constante de personas y mercancías al interior de Yucatán.

Consideraciones teórico-metodológicas

En un balance general sobre la historia empresarial realizado por María Eugenia Romero hace dieciséis años, señala que el origen de este campo se puede rastrear en la escuela alemana desde hace más de doscientos años. Sin embargo, para el caso mexicano, la sub-disciplina es mucho más reciente, toda vez que fue retomada hasta los años noventa del siglo XX.¹ Sin embargo, la misma Romero puntualizó que los avances elaborados a partir de este enfoque arrojaron trabajos pioneros que ayudaron a detonar el campo disciplinario, el cual se caracterizaba por ser fruto de la mezcolanza de las escuelas europeas y norteamericana. Esta suma de corrientes, construyeron una tipología de estudios al encontrar entre sus

¹ María Eugenia Romero Sotelo. “La historia empresarial”, en *Historia Mexicana*. Vol. LII, Núm. 3 enero-marzo, 2003, pp. 806-829.

motivaciones un abanico de interrogantes, las cuales van desde la curiosidad con conceptos sociológicos, hasta la indagación con enfoques económicos como la teoría de la dependencia.

Por supuesto que esta adopción tardía fue a la par de los procesos de indagación latinoamericana.² Particularmente, dos han sido los pioneros para el caso mexicano: Mario Cerutti y Carlos Marichal. Ambos recuperaron el paradigma Chandleriano al proponer nuevos paradigmas de abordaje que incluyen una diversidad temática, preferencia por el largo plazo, y el enfoque regional. Sin embargo, Marichal sugiere un matiz sustancial, diferenciar la historia empresarial de la historia de empresa. La primera se caracteriza por el enfoque schumpeteriano, mientras que la segunda privilegia los cambios organizativos, manteniendo una relación de interdependencia con los conjuntos social y económico que la engloban.

No obstante, la suma de los enfoques teóricos, las metodologías, así como las extensiones de los periodos de estudio, ha dado mayor impulso al campo en el país y en el resto de América Latina. Esta preocupación constante por abordar los problemas desde la historia empresarial y de las empresas ha contribuido con estudios de casos, regionales, comparados, así como aportes teórico-metodológicos. Estos mismos avances, y gracias a que cada vez hay más interesados en la renovación e indagación de problemas de estudio, ha permitido la formación de asociaciones como la Business History Collective, y al mismo tiempo han abierto espacios para la exposición de los problemas latinoamericanos en medios como el *Journal of Evolutionary Studies*. En esta revista se reflexiona conceptualmente con categorías como “perdurabilidad” para entender cómo los negocios familiares, a pesar de las disrupciones, logran mantenerse en el medio a través del tiempo. Igualmente se analiza la

² Mario Cerutti y Carlos Marichal han sido dos pioneros en impulsar este campo de investigación. Sus esfuerzos se reflejan en trabajos como el coordinado por Cerutti: *Empresas y grupos empresariales en América Latina, España y Portugal*. Universidad Autónoma de Nuevo León/Universidad de Alicante, 2006. O bien el trabajo coordinado por Mario Cerutti, María del Carmen Hernández y Carlos Marichal. *Grandes empresas y grupos empresariales en México en el siglo XX*. México: CIAD, PyV, 2010. Como una muestra de la relevancia que han adquirido este tipo de investigaciones, aunque aún escasos, podemos revisar el estudio de empresas y empresarios que se están desarrollando en otros espacios del país, como Sonora y el estudio de las élites agrícolas por Ana Isabel Grijalva, “Empresarios españoles en Sonora, 1890-1910. Redes horizontales, actividades prebancarias y diversificación económica”, en Arturo Román Alarcón y Gustavo Aguilar Aguilar. *Economía regional, empresas y empresarios en México, siglos XIX y XX*. Culiacán: Universidad Autónoma de Sinaloa, 2010. O bien, a nivel internacional la preocupación por estos temas puede observarse en las áreas asignadas a estas pesquisas, tal es el caso de las jornadas internacionales de historia económica, o también en los encuentros de las asociaciones nacionales. La relevancia del tema ha canalizado la preocupación de los investigadores reflejándose en la apertura de espacios de intercambio permanente como la Business History Conference.

“internalización de capitales”, respondiendo cómo los capitales locales o regionales lograron traspasar las fronteras. Estos y otros temas son de vigencia actual.

En esencia, los aportes surgidos desde el contexto latinoamericano han abierto una trinchera con preguntas y metodologías propias, y aunque no han dejado de lado los trabajos de Chandler y Schumpeter, si han invitado a repensar sus propuestas. En este tenor para la reconstrucción de la formación de empresas, el análisis de la red de actores será esencial en la explicación de cómo se gestionó un negocio industrial y cuáles fueron sus transformaciones internas.

De esta forma, analizar el caso yucateco, plantea de inicio una interrogante cuando se hace referencia a la llegada de la industria ferroviaria: ¿de qué tipo de empresa se trata? La respuesta inmediata sugiere una organización de tipo capitalista. Sin embargo, ¿qué tan cierta es la afirmación? La aseveración, al parecer, debe matizarse, puesto que al formarse en un escenario donde el capital regional impulsó la industria, proveniente principalmente del sector agrario, la frontera entre la empresa tradicional y la moderna no fue divisible estrictamente, sino porosa. Esta permeabilidad se debía a que, las empresas ferroviarias, a pesar de haberse desarrollado bajo parámetros industriales, su manejo se combinó con lo tradicional, de ello da cuenta la administración de los negocios directamente dirigidos por parte de los mismos propietarios.³ Esto nos lleva a pensar en los cambios que ocurrieron al llevarse a cabo la consolidación de la empresa con la formación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, particularmente, si surgieron lo que Chandler llamó “los directivos asalariados”, y en caso de haber existido, cabría preguntarse cómo se desempeñaron.

Así mismo, habría que cuestionarse la pertinencia del concepto de perdurabilidad; entendido éste como la “permanencia” en el tiempo de los empresarios en el negocio. Es muy probable que para el caso yucateco la respuesta sea negativa, pues, al parecer, la relación estuvo marcada por el binomio empresa-coyunturas.⁴ Situación que lo deja fuera de nuestro marco de análisis, ya que nosotros, si bien nos enfocamos en un negocio ferroviario, prestamos atención al proceso de transición de actividades agro-industrial, para después pasar a las primeras empresas ferroviarias, y finalizar con la fusión de todas ellas en Ferrocarriles

³ Alfred Chandler. *The visible hand. The managerial revolution in American business*. US: Harvard University Press, Cambridge, 1977.

⁴ Hugo Alberto Rivera Rodríguez. “Perdurabilidad empresarial: concepto, estudios, hallazgos”, en *Cuadernos de Administración*. Vol. 28, núm. 47, enero-junio, 2012. pp. 103-113.

Unidos de Yucatán (FUY). En todo caso, resultan más apropiadas algunas subcategorías de análisis, como: estrategia, gobierno de empresa, cultura, y gestión del conocimiento.⁵ Claro que con sus respectivas observaciones, debido a que cada una de estas categorías, parece ser más propia para el análisis de las empresas del siglo XX, cuando las compañías alcanzaron un mayor nivel de desarrollo organizacional.

Ahora, para entender cómo se desarrollaron las empresas ferroviarias en Yucatán retomamos a Cerutti, quien analiza una serie de empresas del norte de México para el siglo XX, refiriendo seis conceptos claves, estando entre ellos el de la “familia empresarial”, que puede caracterizarse por la formación de una empresa madre, de la cual derivan sociedades menores que apuntalan su crecimiento.⁶ Sin embargo, habrá que preguntarse para el caso que nos ocupa, qué tan funcional es el concepto. En primera instancia parece serlo, pues la empresa madre parece ser la hacienda henequenera, y la derivación de ella, la industria ferroviaria. No obstante, la hacienda no obedecía a una organización de tipo capitalista, mientras que las compañías ferroviarias además de formarse de manera paralela a las haciendas henequeneras, mantuvieron un ritmo de vida bastante oscilatorio, agregándose la ausencia de rasgos gerenciales. A esta situación se suma, que los actores iniciales de los proyectos ferroviarios con los de las haciendas no necesariamente son los mismos. Por otra parte, el tema de la financiación, contrario a lo que se ha señalado, de que el ferrocarril fue consecuencia del cultivo, deja observar que la capitalización de las empresas fue variada, involucrando a comerciantes, hacendados a través de préstamos, loterías, subsidios estatales y federales, emisión de acciones, y por supuesto la intervención de las instituciones financieras. En consecuencia, el nicho encaminado a ser el espacio de aprendizaje y de detonante de otros negocios fue el sector del riel, sin embargo los avatares inhibieron su efecto en el espacio regional.

Un recuento historiográfico sobre el tema

Los ferrocarriles en México han sido tema de preocupación y ocupación por parte de investigadores nacionales y extranjeros quienes han explorado el tópico desde una variedad de perspectivas, espacios y temporalidades. A continuación, se presentan algunos trabajos

⁵ *ibíd.*, pp. 107-108.

⁶ Mario Cerutti. “Grandes empresas y familias empresariales en México”, en Paloma Fernández Pérez y Andrea Lluch, *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España: Una visión de largo plazo*. Bilbao: BBVA, p. 154.

referentes sobre el tema, partiendo de lo general a lo particular, es decir, se hará un recorrido de la bibliografía que se ha producido para México hasta llegar al caso particular que nos ocupa: Yucatán, por supuesto resaltando los enfoques con los que se ha abordado el tema.

En este sentido es preciso enfatizar que existen trabajos de consulta obligatoria para los que aspiran a involucrarse con la temática. Uno de ellos es el de Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*.⁷ En su obra, presenta una exposición general de la vida del ferrocarril en México, desde el inicio de su vida independiente hasta la posrevolución, destacando variables como: estadísticas sobre equipo, inversiones, concesiones, deuda pública, y la nacionalización, entre otras. El trabajo se puede considerar una biografía del ferrocarril que da pauta para obtener una visión de lo que fue este sistema de transporte y su engranaje. Sin embargo, no fue hasta que se retomó el trabajo de John Coatsworth, *Crecimiento contra desarrollo*,⁸ sobre el impacto de los ferrocarriles, que se propuso una perspectiva “novedosa” para la investigación académica, al retomar el enfoque de los *eslabonamientos*, aplicado a los estudios norteamericanos. Al introducir este enfoque en su análisis, el trabajo de Coatsworth se volvió coyuntural para el incremento de la producción historiográfica, sobre todo regional para el caso de México, a partir de la década de 1980.

Con lo anterior, es obligatorio destacar la investigación de Sandra Kuntz⁹, no sólo por aplicar en su investigación sobre el Ferrocarril Central la propuesta de los *eslabonamientos*, sino porque es quizá quien mejor articula y expone los enfoques teóricos con los que se ha trabajado el asunto en América Latina. La revisión y comprensión de estos marcos conceptuales permite entender cómo se ha guiado la investigación y la escritura en los países del continente, y particularmente en México.

En este sentido, Kuntz menciona que la interpretación convencional sobre el ferrocarril en los países avanzados, como Estados Unidos, hasta mediados del siglo XX, se centró en el proceso de transición que este medio de transporte significó hacia el crecimiento económico moderno, siendo el autor más importante de esta interpretación Walter Rostow. Él planteaba que el ferrocarril influyó como industria para el despegue económico mediante la demanda de bienes de producción, así como proveedor de servicios de transporte, lo que

⁷ Sergio Ortiz Hernán. *Los ferrocarriles en México: una visión social y económica*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974.

⁸ John Coatsworth. *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento contra desarrollo*. México: SEP, 1976.

⁹ Sandra Kuntz. *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México: El Colegio de México, 1995.

Albert Hirschman denominó: *eslabonamientos hacia atrás*, y *eslabonamientos hacia adelante*. Sin embargo, la historia económica norteamericana, a través de la incorporación de técnicas econométricas, puso en cuestionamiento esta teoría mediante el análisis de la reducción de los costos de transporte. El ejercicio consistió en comparar los ahorros producidos por el ferrocarril y el medio de transporte más eficiente que existiera en el contexto, antes de que llegara el tren, esto por un lapso de un año. Las conclusiones para el caso norteamericano sostenidas por Robert Fogel y Albert Fishlow demostraron que el impacto del ferrocarril en los Estados Unidos fue más bien modesto en la segunda mitad del siglo XIX.¹⁰ Por su parte, en el caso latinoamericano el enfoque predominante había sido el de la *teoría de la dependencia*. Éste sostiene que los ferrocarriles en estos países fueron construidos para facilitar la vinculación de las economías latinoamericanas con el mercado mundial, siendo su función esencial el aprovisionamiento de materias primas a los países avanzados. Sin embargo, el matiz a esta teoría comenzó con la aplicación del enfoque de los *eslabonamientos*, sobre todo los *eslabonamientos hacia adelante*, lo que explica que gran porcentaje de la bibliografía ferroviaria en México dé cuenta de cómo este medio de transporte transformó el espacio geográfico: urbano y rural; las estructuras sociales, culturales, y los espacios geoeconómicos del país. Como ejemplo del amplio uso de este enfoque pueden consultarse trabajos de corte regional.

Seguidamente, Kuntz señala que el tema de la *rentabilidad* de las empresas es una veta de investigación a explorar. El motivo se debe a que las empresas ferroviarias se enfrentaron a diversas problemáticas que obstaculizaron su buen funcionamiento. Estas complicaciones se pueden identificar en el nacimiento y vida del ferrocarril. La primera de ellas se observa en la génesis de la construcción de las líneas con el llamado desarrollismo, el cual consistió en la construcción de líneas férreas en zonas específicas con el fin de detonar y desarrollar la actividad económica. Aunque, en numerosas ocasiones dichas demarcaciones no tuvieron capacidad de respuesta, por lo que considerables líneas tuvieron baja o nula rentabilidad. Otro de los problemas de las compañías fue la sobrecapitalización de las líneas, incidiendo gravemente en su rentabilidad.¹¹

Siguiendo con la trama de la rentabilidad y las nuevas temáticas, se pueden considerar los trabajos que abordan los problemas internos y externos de los ferrocarriles. En este

¹⁰ Kuntz (coord.). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, 2015, pp. 32-34.

¹¹ *ibíd.*, p. 46.

sentido es pertinente retomar el trabajo de Arturo Grunstein¹² sobre la mexicanización de los ferrocarriles en el porfiriato, proceso crucial para comprender la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México, las dificultades de las empresas privadas, y quizá los albores de las políticas nacionalistas.

El mismo Grunstein ha abordado para la década de 1920 y 1930 el tema de la reorganización ferroviaria bajo dos duplas administrativas: la de Alberto J. Pani y Mariano Cabrera, así como la de Luis Montes de Oca y Javier Sánchez Mejorada.¹³ Este proceso de reestructuración tenía como objetivo sanear las finanzas de la compañía de los Ferrocarriles Nacionales mediante la resolución de una serie de problemas, siendo algunos a los que prestaron atención: el exceso de personal y los elevados salarios.

Otra de las vetas que se ha comenzado a explorar recientemente en la investigación es la de la tecnología, con Guillermo Guajardo como uno de los investigadores más acuciosos en este campo.¹⁴ En su trabajo de investigación, este autor pone en relieve el desfase tecnológico de los ferrocarriles y el trabajador mexicano, argumentando que la ausencia de educación técnica en el país durante el gobierno porfiriano dificultó y perjudicó el funcionamiento de los ferrocarriles durante y después de la revolución, debido a la incapacidad técnica de los nuevos trabajadores.

En este sentido y sintetizando, una vez que se han expuesto los enfoques teóricos y las nuevas propuestas revisionistas, se puede aludir el trabajo de Arturo Valencia,¹⁵ en el cual logra compendiar estos y otros factores (como el sindicalismo) que condicionaron y resultaron perjudiciales para el óptimo funcionamiento y la permanencia de los Ferrocarriles Nacionales, lo que los llevó a la bancarrota.¹⁶ Sin duda, este último trabajo se volverá de

¹² Arturo Grunstein. *Del Gobierno accionista al Estado propietario. La disputa por los Ferrocarriles Nacionales de México, 1908-1937*. México: UAM. Puede confrontarse el tema con una versión más extensa y reciente del mismo autor: *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México*. México: Conaculta, 2012.

¹³ Grunstein. "Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada. Dos ejecutivos frente al problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México," en *Boletín del Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT)*. México: FAPECFT, Núm. 59, 2008a.

¹⁴ Guillermo Guajardo Soto. *Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: Conaculta, CNPPCF, 2010.

¹⁵ Arturo Valencia Islas. *El descarrilamiento de un sueño: Historia de los ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México: Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, El colegio de México, 2017.

¹⁶ Otra de las grandes trincheras de investigación sobre el tema ferroviario se realizó desde la perspectiva laboral, destacando obras clásicas como la de Marcelo Rodea. *Historia del movimiento ferrocarrilero en México, 1890-1943*. México: s. ed., 1944, donde el autor hace un esbozo del origen, la formación y los movimientos de este sector laboral. El trabajo de Antonio Alonso. *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959*. México: Era, 1975, a pesar de estar centrado en el análisis de los años cincuenta, expone la etapa

lectura obligada para los interesados en el tema ferroviario, pues, considero, marca un viraje sobre el análisis del problema, ya que cuenta con un amplio trabajo de archivo y un vasto conocimiento de bibliografía, que articula en un diálogo fecundo. Además de que sugiere hipótesis novedosas y trae argumentos al escenario que permiten ver otro ángulo del declive ferroviario, como son: el papel de la deuda, y los actores medios que habían sido olvidados por la historiografía.¹⁷ En este sentido, la investigación de tesis que aquí se presenta encuentra acomodo en esta línea revisionista.

Ahora, acotando la cala bibliográfica al caso peninsular, espacio en el que se centrará esta investigación, debemos afirmar que las temáticas generales abordadas por los investigadores han sido diversas y abarcan una amplia variedad de temporalidades, incluyendo obras clásicas.¹⁸ Pero, particularmente sobre los trabajos concernientes al tema ferroviario podemos comenzar destacando las obras pioneras, derivadas de una preocupación inmediata, como lo es el trabajo de Julio Rendón,¹⁹ en el que se señala la incautación y el cambio de Ferrocarriles Unidos de Yucatán a Ferrocarriles Constitucionalistas. En seguida tenemos el trabajo de Manuel de Irabién Rosado,²⁰ donde plasma una narrativa del ferrocarril

más álgida del movimiento ferroviario mexicano con la huelga de 1958. La narrativa de Elías Barrios, *El escuadrón de hierro*. México: Ediciones de Cultura Popular. Ediciones de Cultura Popular, 1978, permite un acercamiento a una de las primeras huelgas relevantes en la posrevolución, al involucrar a la mayor parte de los obreros ferroviarios del país, no importando la empresa. Y por supuesto, la obra de Maximino Ortega. *Bosquejo de la historia del movimiento ferrocarrilero (1890-1973)*. México: Centro de Estudios Políticos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1979, también es de consulta obligatoria, pues puntualiza en los principales movimientos obreros ferrocarrileros.

¹⁷ La revisión de tópicos en la historiografía referente a ferrocarriles no sólo se ha acotado al tema de los FNM, también han sido objeto de atención para otras experiencias, como es el caso del trabajo de Joel Enrique Almanza Amaya. *Pantanos, valles y cumbres: La construcción del ferrocarril de Veracruz (1842-1872)*. [Tesis para obtener el grado de maestro en historia, CIESAS, 2014]. Investigación que no sólo refleja la vigencia que sigue teniendo el tema del riel en los nuevos y jóvenes investigadores, también es muestra del interés por estudiar casos y espacios particulares, así como de la producción académica generada en las instituciones.

¹⁸ Entre algunos de los temas generales explorados podemos mencionar el de las culturas precolombinas por Luis Suárez. *El Yucatán de los mayas*. España: Everest, 1980. En el tópico de la iglesia se encuentran obras como la de Crescencio Carrillo y Ancona. *El obispado de Yucatán* [...]. Universidad de Cornell, 1895. La migración y las élites de Luis Alfonso Ramírez Carrillo. *De cómo los libaneses conquistaron la Península de Yucatán*. Migración, identidad étnica y cultura empresarial. Yucatán: UNAM, 2012. La etapa constituyente por Sergio Quezada. *El primer Congreso Constituyente de Yucatán, 1823-1825*. Yucatán: UADY, 2016. En el tema de salud resalta Carlos Alcalá Ferráez. *El Cólera en la Península de Yucatán, 1833-1855*. México, UADY, 2015. El liberalismo por Sergio Quezada e Isaura Inés Ortiz (coord.). *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano*. Yucatán: UADY, 2008. Y por supuesto, los temas ya clásicos de la agroindustria henequenera como el de Manuel Pasos Peniche. *Henequén: ayer, hoy y mañana*. Yucatán, 1963. O el trabajo de Marisa Pérez de Sarmiento y Franco Savarino Roggero. *El cultivo de las élites*. Grupos económicos y políticos de Yucatán en los siglos XIX y XX. México: CONACULTA, 2001. Una temática más, es el estudio de las élites por Allen Wells y Joseph Gilbert. *Verano del descontento, épocas del trastorno. Élites políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*. Yucatán: UADY, 2011. En este sentido podemos referir que las investigaciones van desde la etapa precolombina hasta el siglo XX.

¹⁹ Julio Rendón. *Ferrocarriles constitucionalistas en Yucatán*. Mérida: Itinerario, No. 1, 1915.

²⁰ Manuel Irabién Rosado. *Historia de los Ferrocarriles de Yucatán*. Mérida, Yucatán: s/e, 1928.

en Yucatán, el origen y el proceso de conformación. Quizá uno de los pocos trabajos que se han centrado en estudiar la parte financiera de la empresa es el de José María Carrillo Gamboa,²¹ al tratar de contestar una interrogante fundamental: ¿alguna vez fue una empresa floreciente Ferrocarriles Unidos de Yucatán? No obstante, se debe advertir que su trabajo no contiene una sistematización profunda de la empresa. En un intersticio, más o menos largo, rescatamos la tesis de licenciatura de José Alonso Méndez Lara.²² Sin embargo, este trabajo es una investigación de corte técnico que aborda un proyecto para una terminal en Mérida. También el tema ha sido explorado desde el enfoque tecnológico, con los ferrocarriles *decauville*.²³

Retomando los trabajos de corte histórico encontramos el trabajo clásico y obligado de Allen Wells,²⁴ donde analiza el binomio: monocultivo-ferrocarril, y las posibilidades de crecimiento empresarial, explorando sus relaciones y sus conflictos. Seguidamente, podemos citar trabajos como el de Miguel Vidal Rivero,²⁵ donde también se realiza un recorrido histórico de los orígenes de los ferrocarriles en el estado. Un siguiente trabajo de corte histórico es el de Raquel Ofelia Barceló Quintal,²⁶ donde explora los beneficios que significó el ferrocarril para la explotación del henequén aún en el siglo decimonónico. Un trabajo novedoso, inscrito también en los estudios que analizan los efectos de este medio de transporte es el de Roboam May,²⁷ en el que explora cómo el ferrocarril permitió la expansión del presbiterianismo entre los siglos diecinueve y veinte. Asimismo, existen otros trabajos sobre el tema ferroviario, aunque se han encaminado a indagar sobre el rescate del patrimonio material: trenes, edificios, el museo del transporte, patrimonio documental, entre otros tópicos.²⁸ Finalmente, quizá como un efecto derivado del proyecto sexenal actual, donde se

²¹ José María Carrillo Gamboa. *Problemas de los Ferrocarriles de Yucatán*. Mérida, s/e.

²² José Alonso Méndez Lara. *Generalidades sobre ferrocarriles y un proyecto de una terminal ferroviaria en Mérida, Yucatán*. [Tesis de licenciatura, Facultad de Ingeniería, UADY].

²³ Juana María Rangel Vargas. “Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial”, en *Mirada Ferroviaria*. Núm. 6, 2008, pp. 48-59.

²⁴ Allen Wells. “All in the family: railroads and henequen monoculture in porfirian Yucatán”, in *Hispanic American Historical Review*. Duke University Press, 1992, p. 163.

²⁵ Miguel Vidal Romero. *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida: Zammá, 1975.

²⁶ Raquel Ofelia Barceló Quintal. Barceló Quintal, Raquel Ofelia (2011). “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Mirada Ferroviaria*. México, núm. 15, 2011, pp. 5-16.

²⁷ Roboam May May. “El protestante y el ferrocarril. La expansión del presbiterianismo en Yucatán, México: 1885-1940”, en *Cultura y Religión*. Vol. XI, No 1, pp. 23-47.

²⁸ Igualmente, el tema ferroviario local ha sido abordado desde otros enfoques. Ejemplificando podemos referir el trabajo de Pedro Echeverría. “Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán: historia, lucha obrera y situación actual”, en *Memorias del IV encuentro de investigadores del Ferrocarril*. México: Conaculta, 2000, pp. 211-219, elaborado en la Facultad de Arquitectura. Uno de los investigadores que realizó aportes de forma tangente, ya que su preocupación principal ha sido la clase obrera en general en Yucatán, es Guillermo Boils Morales. “El

ha apostado por la construcción de un ferrocarril peninsular, se ha prestado particular atención al caso de Yucatán. En este sentido, podemos referir la publicación del número especial de la revista *Mirada Ferroviaria* en su número 41,²⁹ dedicado a la historia ferroviaria peninsular, abordándose temas como las vías decauville, algunos esbozos sobre los orígenes del ferrocarril en Yucatán, la ruta de Campeche, o bien, el tema patrimonial. En un estudio puntual se encuentra la tesis doctoral de Eugenia Reyes que se inscribe en la historia urbana.³⁰ En su trabajo, la investigadora explora los cambios generados en la ciudad de Mérida a partir de la llegada del ferrocarril, donde se hicieron visibles las estaciones, las vías, las propiedades de las compañías, entre otros elementos para fusionarse con el paisaje urbano a través de políticas públicas, y en consecuencia con la población. En este mismo tenor, de los estudios recientes, se encuentra el trabajo de Luis Anaya [en prensa],³¹ donde analiza los diferentes proyectos de reorganización de los Ferrocarriles de Yucatán suscitados entre los años de 1910 a 1942, planteando una revisión a los intentos por poner en marcha a la única empresa ferroviaria en Yucatán.

De forma tangencial podemos encontrar estudios que han explorado, aunque no de forma central, a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en distintas temporalidades. Por lo que podemos resaltar la tesis de maestría de Dulce María Sauri³² sobre el proceso de industrialización en Yucatán durante las últimas dos décadas del siglo XIX hasta 1970. Sin embargo, la autora destaca la presencia de una serie considerable de “industrias” en el espacio yucateco, como: el cultivo de caña, la industria textil, la fabricación de cerveza, entre una docena más de actividades, con lo que replantea la visión solitaria de la explotación del henequén como única actividad agroindustrial, lo que sugiere pensar en una disociación de la explotación henequenera. En este sentido, la visión de la autora lleva a preguntarnos ¿cuál fue el papel de los ferrocarriles en este proceso de industrialización? y ¿Qué los llevó a la

movimiento de los trabajadores en Yucatán durante la gubernatura de Salvador Alvarado (1915-1917)”, en *Revista Mexicana de Sociología*. México, Vol. 41. No. 3, 1979, pp. 621-649, donde analiza la conformación de los trabajadores ferroviarios. Por último, está la tesis de licenciatura de Ricardo Manuel Wan Moguel (2015), donde estudia a los trabajadores ferrocarrileros de Yucatán en un periodo de 1881 a 1915, aunque el trabajo se encamina a ser una prosopografía.

²⁹ CEDIF. *Mirada Ferroviaria*. CEDIF, Núm. 41, enero-abril, 2021.

³⁰ Leonor Eugenia Reyes Pavón. *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*. [Tesis de doctorado en historia, El Colegio de Michoacán, 2021].

³¹ Luis Anaya Merchant. Los “Ferrocarriles Unidos de Yucatán”; ensayos reorganizativos 1910-1942. En *Historia Mexicana*, Núm. 292, abril-junio, 2024. [Agradezco al autor por facilitarme el texto inédito y cuya publicación se realizará en el segundo trimestre del año referido].

³² Dulce María Sauri Riancho. *El proceso de industrialización de Yucatán, 1880-1970. Henequén, Estado y empresarios*. [Tesis de maestría en historia, CIESAS, Yucatán, 2012].

bancarrota si existían una serie de actividades que lo demandaban? Igualmente podemos destacar su tesis doctoral,³³ donde el henequén es el protagonista de la investigación, aunque logra explicar cómo el declive de la producción marcó el ritmo de vida de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

Como otro ejemplo de exploración adyacente se encuentran los trabajos de Anaya de 2013 y 2014.³⁴ En el primero, el autor revisa la experiencia bancaria en la financiación de la industria del henequén para las primeras tres décadas del siglo XX, lo que lo lleva a explorar los precios del sisal y “su competencia ruinosa”, misma que llevó a la creación de círculos viciosos en la explotación de la fibra, reflejándose a su vez en la degradación del material rodante y en consecuencia del “sistema”. Es decir, la explotación y declive henequenero marcaron las pautas de degradación de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, aunque a ello se sumaron otros problemas de contexto, como lo fue la reforma agraria cardenista. Sin embargo, habrá que preguntarnos, al igual que lo hizo Sauri, ¿por qué ocurrió el declive, si el accionista mayoritario de la empresa era el gobierno estatal? Claro, esto antes de la intervención federal en la segunda mitad del siglo XX. En su segundo trabajo, Anaya explora el surgimiento del turismo en Yucatán. En este estudio la presencia de los automotores juega un papel sustancial, pues al parecer facilitó la movilidad en contraposición a un sistema ferroviario rígido y arcaico, que además sólo había sido ocupado para la extracción del henequén. Por lo que el estudio cobra relevancia en el contexto actual, donde una de las preocupaciones es “reavivar” o establecer un sistema ferroviario que detone el turismo no sólo en Yucatán, sino en toda la península.

En contraste, y como ya mencionamos, el tema ha sido muy poco explorado, a pesar de que se pueden indagar una variedad de temas, como son: la parte empresarial a través del consejo administrativo, los aspectos financieros y de la deuda, la transportación de mercancías, el problema tarifario, la relación del ferrocarril y el desarrollo turístico, el problema de la propiedad con la construcción del ferrocarril, los costos, las innovaciones tecnológicas, el problema salarial, la compra de material, la relación de la compañía con los bancos alemanes e ingleses, entre otros. Es probable que estos tópicos cobren relevancia, a

³³ *ídem.*

³⁴ Luis Anaya Merchant. “Las finanzas del henequén (1902-1938). Dos modelos de banca y dos oportunidades pérdidas”, en *Revista digital de Historia y arqueología desde el Caribe colombiano*. Barranquilla, año 10, No. 20, mayo-agosto, 2013, pp. 48-75. Y véase del mismo autor “El Egipto de América. Yucatán y el olvido histórico en el nacimiento del turismo mexicano”, en *Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*. Barranquilla, núm. 23, mayo-agosto, 2014, pp. 52-75.

partir de la coyuntura actual con la construcción del Tren Maya. Este proyecto ha puesto en el centro a la península de Yucatán, específicamente con el tema de las comunicaciones y su conflictiva social. Asunto que había sido señalado, desde la década de los 90, como un problema pendiente de estudio bajo una mirada regional para el espacio señalado.³⁵ Sin lugar a dudas, este nuevo boom historiográfico aportará piezas importantes al complejo rompecabezas regional.

³⁵ Pablo Serrano Álvarez. “Análisis y perspectiva de los estudios históricos regionales mexicanos”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*. 16 (16), UNAM, 1993, p. 224.

Capítulo I

Un antes y un después. La llegada del tren a la península

De los proyectos ferroviarios. Marco general

La aparición de proyectos ferroviarios en México dio comienzo en décadas tempranas del siglo XIX, básicamente en los años treinta.³⁶ En el caso de la península yucateca la creación de empresas para la gestión de ferrocarriles también fue motivo de interés, por lo que las solicitudes iniciaron durante el segundo imperio con la llegada de Maximiliano de Habsburgo, momento en que se solicitó la primera concesión. Seguidamente, en el gobierno de Miguel Lerdo de Tejada se otorgó la autorización de la línea de Progreso a Mérida, aunque la mayoría de las concesiones que después iban a formar la red ferroviaria se otorgaron en el gobierno de Manuel González. En lo que toca al gobierno de Díaz, particularmente durante la segunda mitad de los ochentas, se dio facilidad para nuevos contratos, se fusionaron algunas líneas de importancia y se reformularon algunos compromisos. Este proceso, con diversos ritmos no sólo de solicitud sino de construcción, fue eco de la expansión ferroviaria internacional, siendo Inglaterra el epicentro de transferencia tecnológica hacia Estados Unidos. Ambos espacios se volvieron entonces los puntos desde donde se generaría una onda expansiva hacia América Latina para la modernización del transporte y el traspaso de capitales en el ramo ferroviario.

En el panorama nacional, el interés por la construcción de un sistema ferroviario fue imaginado e impulsado relativamente en forma temprana, en 1837.³⁷ No obstante, los proyectos de cimentación encontraron una serie de obstáculos que impidieron que se concretaran, extendiendo una gestión inicial en más de tres décadas, siendo el caso del Ferrocarril Mexicano. Riguzzi, en un análisis minucioso clasifica estos impedimentos en sincrónicos y diacrónicos, es decir, en problemas de naturaleza interna y externa, enumerando así para el primer grupo: depresión general, estancamiento de largo plazo de la economía, ausencia de México en la participación del comercio internacional, y el escaso intereses de

³⁶ Un trabajo que da cuenta sobre la historia de los ferrocarriles en México es el de Ortiz, *op. cit.*, incluyendo a la empresa pionera del país, el Ferrocarril Mexicano. Un trabajo detallado sobre esta compañía, y bajo el enfoque novedoso de los negocios, es el de Paris Padilla. *El sueño de una generación. Una historia de negocios, en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*. México, Editorial Mora, 2016, donde reconstruye y explica el complejo proceso de gestión.

³⁷ Kuntz, *La expansión ferroviaria en América Latina*, 2015, pp. 10, 66-67, menciona que los primeros países en operar ferrocarriles fueron: Perú (1851), Brasil (1854), Panamá (1855) y Argentina (1857). Mientras que México logro poner en operación su primera línea hasta la segunda mitad de los setentas.

extranjeros para considerar al país como espacio receptor de inversión directa o en forma de préstamo. Para el segundo grupo, la lista es mucho más amplia, destacando: inestabilidad política, falta de continuidad de las decisiones políticas, dificultades técnicas, la complicada geografía, una fuerte regionalización política, existencia de áreas fiscales y comerciales, rezago legislativo, falta de información sistemática sobre el territorio para su uso económico propiciando un ambiente de riesgo para la inversión, y la vecindad norteamericana, entre otros.³⁸ Este escenario adverso y general, discutido finamente por Riguzzi para cuestionar la tesis del atraso económico, deja entrever por qué la traza ferroviaria marginó algunas regiones, como lo es el caso peninsular, no sólo de inversión externa sino también de la conexión con el centro del país.

Si bien cada una de estas variables puede matizarse en su grado de incidencia para el caso peninsular, es innegable que generaron un efecto al crear un escenario particular. Por ejemplo, a diferencia de lo ocurrido en otros espacios del país donde los grandes inversionistas ingleses y mayormente norteamericanos centraron sus atenciones, en este caso brillaron por su ausencia, siendo los capitales locales la principal fuente de inversión. Aunque estos pasaron por una etapa desordenada de gestión, centrándose en líneas espaciadas y de diferente propietario para unificarse en una sola empresa hasta 1902. Retomando este caso, aunque en otro tenor, se precisa decir que este tipo de inversión completó el abanico de capitales invertidos en la industria ferroviaria en el territorio federal, siendo esta: la inversión extranjera, la propiedad estatal con el caso del ferrocarril de Tehuantepec, y el capital regional.³⁹ Este último es un ejemplo de singularidad con el caso de Yucatán.

A propósito, en esta entidad, donde el ferrocarril destaca por su escaso kilometraje en comparación con otras compañías y su aislamiento, existió un agente de cambio que lo vuelve relevante: el henequén. La relación de este binomio henequén-ferrocarril es al parecer

³⁸ Paolo Riguzzi. “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (Coordinadores). *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM Xochimilco, 1996, pp. 31-97.

³⁹ El financiamiento para la construcción ferroviaria fue desigual por diversas circunstancias. Lo que es evidente es que la inversión extranjera fue la que ocupó los proyectos de mayores dimensiones, como fue el caso del F. Central (véase el trabajo de véase a Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno*, 1995) y el F. Mexicano, el primero de capital norteamericano y el segundo inglés. El capital regional se observa en líneas de menores dimensiones, como el de Yucatán. Mientras que la experiencia estatal dejó huellas en proyectos como el del F. de Tehuacán a la Esperanza, el del Istmo de Tehuantepec, o el de Puebla a San Martín Texmelucan, como se observa en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México: SCOP, 1895, p. 82.

intrincada, por lo que habrá que matizar la tesis que antepone al sisal y coloca al tren sólo como consecuencia. Para ello habría que seccionar las primeras concesiones y revisar si había un estado óptimo de producción henequenera para impulsar dicho proyecto. O preguntarse, si la construcción ferroviaria iba empatada con la producción de sisal en términos de crecimiento. En todo caso habrá que voltear un poco la interrogante, y preguntarse en qué momento la apuesta del desarrollismo, refiriendo diferentes sectores productivos, fue superada y se optó por la producción de fibra. La respuesta está en la demanda internacional del producto y su comportamiento, pero también en los factores internos.

Regresando al tema de la inversión, es innegable que los capitales regionales fueron canalizados a una rama industrial, lo que viene a romper la tesis general referida por Riguzzi sobre la negativa del capital local a invertir en un negocio novedoso. Esta aventura llevó al capital yucateco a insertarse en un giro diferente al que estaban acostumbrados, y el cual exigía mayores conocimientos de administración, organización y tecnológicos. Capacidades que les permitirían hacer frente a una tarea que advertía ingresar a un mercado con una perspectiva de rentabilidad menor, de inversión a largo plazo, y que además requería una institucionalización, la cual debía ser avalada y fortalecida por el Estado.⁴⁰ En otras palabras, si bien el ferrocarril se pudo apostar bajo la producción henequenera, la inversión ferroviaria demandó a los actores inversionistas una transformación organizacional y cultural que les permitiera adaptarse a un nuevo terreno: la organización empresarial de una rama industrial en un escenario con signos de rezago.

Esta travesía puede ubicarse desde la segunda mitad del siglo diecinueve hasta 1902. El periodo señalado se enmarca por la primera concesión entregada para el espacio peninsular y finaliza con la consolidación de las empresas en FUY, aunque es de destacar que el auge de las concesiones empata con la emisión y otorgamiento a nivel nacional en la década de los ochentas, como ya se ha mencionado. En este lapso, las concesiones entregadas para Yucatán fueron más de una docena.⁴¹ Algunas de ellas terminaron por expirar, otras más fueron renovadas, y algunas otras se fusionaron para volverse proyectos de mayor

⁴⁰ Ruguzzi, *op. cit.*, pp. 58-62.

⁴¹ Debido a la cantidad de gestiones realizadas para obtener concesiones los trabajos de investigación no han alcanzado un consenso sobre el número de solicitudes. Como ejemplo se encuentra el trabajo de Sauri Riacho y Sierra Villarreal. *La casta divina, por dentro y por fuera*. Yucatán: Dante, 2018, sólo señalan ocho, p. 174-176. Mientras que Southworth, J. R. *Yucatán ilustrado: el Estado de Yucatán, su descripción, gobierno, historia, comercio e industrias*, 1905, quienes refieren sólo tres líneas sin explicar sus ajustes.

envergadura. En este sentido podemos referir que las concesiones fueron varias y se pueden clasificar en caducas, las de efecto parcial, y las que tuvieron continuidad. Por ejemplo, para las primeras, destaca la vía a Celestún cedida el 8 de febrero de 1865 a Manuel Arrigunaga y Socios, la cual terminó por expirar. La del 14 de diciembre de 1882 concedida a Juan Peón Contreras para construir una vía de Valladolid a San Celso caducó en el año siguiente. La del 14 de diciembre de 1883 permitida a Juan Montalvo para construir una línea de Campeche a Tixmicuy, expiró el 18 de febrero de 1885. La de José Matilde Alcocer del 15 de diciembre de 1883, para una vía directa de Celestún a Sotuta, caducó el 23 de febrero de 1885. La del 3 de junio de 1884 a José Rendón Peniche para tender una vía de Mérida a Ticul, se extinguió el 21 de agosto de 1886. La del ferrocarril de San Ignacio a Hunucma de J. Urcelay, venció el 30 de mayo de 1892. La concesión del 7 de octubre de 1889 a José Maldonado, para construir una vía de Cuzco a Progreso, expiró el 25 de junio de 1891. Una de las concesiones relevantes en este primer grupo fue la de Luis Méndez, quien al parecer representaba a José Peón Contreras, del 3 de junio de 1889, meses previos a las últimas dos referidas, pero cuyo trazo era ambicioso, pues aunque no estaba definido, pretendía construir un sistema de ramales en el Estado de Yucatán. En el rubro de las concesiones con efecto parcial, se encuentra la del Ferrocarril Mérida-Progreso, otorgada a la Empresa de los 14, cedida el 17 de enero de 1874, pero traspasada en abril de 1874 a José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde. Por último, entre las concesiones que se materializaron destacan la de Mérida a Progreso del 17 de enero de 1874, la de Mérida a Peto del 27 de marzo de 1878, la de Mérida a Valladolid del 15 de diciembre de 1880, la de Mérida a Campeche del 5 de octubre de 1889, y la de Mérida a Izamal del 3 de junio de 1890. Aunque de estas últimas fueron comunes las renegociaciones así como los cambios en sus rutas de construcción, como lo muestra la concesión de Campeche a Lerma del 23 de febrero de 1881, y cuyo recorrido no superaba los 10 kilómetros.

Cabe aclarar que, si bien es cierto que posterior a 1902 las solicitudes siguieron, éstas no fueron de relevancia, más bien fueron propuestas para la construcción de ramales o ampliaciones, pero ninguna fue línea estratégica o de notabilidad. Las razones que explican esta falta de proyectos de impacto pueden ser variadas, descartando la tesis de ausencia de interés o la falta de capitales. Se debe tomar en cuenta el efecto que pudo generar la crisis mercantil y bancaria creada en Yucatán como resultado de la caída de los precios del henequén, la cual mostró sus repercusiones en la primera década del siglo XX, incidiendo en

las instituciones bancarias locales.⁴² Igualmente no debe desestimarse el impacto que causó la regularización y racionalidad contenida en la emisión de la Ley de Ferrocarriles de 1899 encabezada por el Secretario de Hacienda, José Yves Limantour, al disponer que la construcción de vías sólo se haría en razón de utilidad y en favor de líneas estratégicas, condicionando a su vez el apoyo de los subsidios, mismos que presentaban trabas para su entrega, lo que puso fin a una historia dispersa de construcción.

En el caso peninsular, como ya se refirió, el número de concesiones muestra un interés por rotular de vías el espacio geográfico. De la entrega de todas ellas, así como su puesta en marcha, podemos extraer puntos coincidentes y divergentes para recrear un panorama del proceso. Aunque hay que reconocer que la emisión, solicitud y fusión de las concesiones, así como de los proyectos es una historia harto intrincada, esto porque los actores involucrados son numerosos y porque existe una red de relaciones complicada de conocer.

En este tenor, y para finalizar, habría que completar el planteamiento sugerido por Padilla,⁴³ quien propone que la ausencia de proyectos ferroviarios tempranos se debió a sucesos políticos, como: la guerra de castas y la separación política durante la primera mitad del siglo XIX. Si bien ambos fenómenos son innegables, habría que añadir el peso fundamental que tuvo la ausencia de un producto exportador de forma temprana que estimulara la construcción de un sistema de trenes. Una imagen clara de esta situación es el caso cubano, del cual Zanetti plantea que la construcción y expansión ferroviaria estuvo ligada a la producción azucarera, por lo que la historia del monocultivo tiene dos etapas: la del cultivo de los espacios cercanos a la costa, y la de la búsqueda de nuevas tierras hacia el interior de la isla, siendo este último el que permitió rotular el espacio cubano debido a la alta demanda del azúcar.⁴⁴ En este sentido, la suma de factores permite completar el fenómeno, además que se sugiere matizar el enfoque centralista y entender el espacio peninsular en su similitud con los espacios antillanos. La propuesta tiene una lógica, si se observa que la élite yucateca tuvo vinculación con otros países, de ahí que no sea sorprendente que con la llegada de la revolución personajes notables se exiliaran en Cuba,

⁴² Carlos Marichal. *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008*. México: Debate, 2010. p. 77.

⁴³ Paris Padilla. “Los preámbulos de la expansión ferrocarrilera en Yucatán: actores y factores del atraso”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 14. No. 41, enero-abril, 2021. pp. 7-18.

⁴⁴ Oscar Zanetti Lecuona. “Antillas”, en Sandra Kuntz (coord.), *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, 2015, pp. 102-136.

no sólo por las cercanías, sino por sus mismos negocios realizados en la isla, como fue el caso de Avelino Montes.

De las concesiones y sus cláusulas

Los proyectos ferroviarios se canalizaron a través de la emisión de concesiones y contratos, celebrados entre el ejecutivo de la unión o sus representantes y los beneficiarios, siendo éstos: inversionistas o gobiernos locales, como se observa en el caso de Yucatán. La emisión de estos documentos dotaba de un marco legal los compromisos emitidos y adquiridos con la finalidad de afianzar su realización, generando como consecuencia la inserción de México en el avanzado contexto tecnológico. Además de que colocaba al Estado como el rector de una política pública importante. Naturalmente, como todo instrumento legal, los contratos fueron sufriendo modificaciones en el tiempo y de acuerdo a las necesidades de cada empresa. Sin embargo, a pesar de las diferencias que se pudieran encontrar en las concesiones, existieron puntos en común en la arquitectura de la documentación, que pueden ser referidos para ilustrar las condiciones de construcción. Dichas cláusulas se desglosaron en capítulos, siendo éstos: “del permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de la vía”, “auxilios ministrados por la nación, condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías y pasajeros”, “obligaciones impuestas a la empresa”; “cláusulas generales diversas”, y un apartado de “artículos transitorios”.

A manera de anotación, es importante señalar que las concesiones a nivel federal fueron prácticamente semejantes. Aunque no se debe perder de vista que hubo elementos diferenciadores, resaltando: la disparidad en los subsidios, y derechos adyacentes, por ejemplo, sobre vías. Ilustrando el tema de los apoyos, puede verse el caso del Ferrocarril Mexicano, compañía que al ser pionera recibió uno de las subvenciones más altas del país, entregándose un monto de 8 mil pesos por kilómetro construido. Aunque no fue un caso aislado, puesto que el Ferrocarril Central percibió un apoyo mayor de 9,500 pesos por kilómetro construido por parte de la federación.⁴⁵ En ambos casos, los apoyos se fijaron de forma temprana, pues con posterioridad y para otras empresas del país, los montos rondaron en promedio los 6 mil pesos por kilómetro edificado. Las razones del desequilibrio en la homogeneidad de las ayudas obedecen básicamente, al momento temprano de la gestión y a

⁴⁵ Ricardo León García. *Chihuahua: Un acceso de modernidad. Algo de su vida económica entre 1880 y 1920*. Monterrey, Nuevo León: UANL, 2021. p. 117.

su importancia estratégica. Aunque la situación de los estímulos, así como de peticiones en general para la construcción de vías empezó a ser constreñida a partir del inicio de la última década del siglo XIX. Específicamente, la crisis nacional e internacional de 1890 a 1891, la devaluación del peso que había comenzado desde 1870 y que se logró acentuar en la década de los noventa, la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891 y con ello la regulación de las concesiones, la presencia de Limantour en la Secretaría de Hacienda y su política racionalista, así como las emisiones de la ley de ferrocarriles en 1899,⁴⁶ fueron factores que desembocaron en las restricciones a las nuevas solicitudes de construcción, y en consecuencia en la uniformidad de los subsidios.

Continuando, los contratos en el primer apartado, “del permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de la vía”, exponían: a los contrayentes del acuerdo, la vigencia de la concesión, así como sus objetivos. Estos últimos comprendían una tarea doble: la construcción de ferrocarriles, y el tendido de líneas telegráficas. En cuanto a la vigencia de la concesión, ésta se dividía en dos momentos, aunque iban de la mano. La primera correspondía a un plazo corto que tenía un promedio de dos años, lapso en el que los solicitantes formarían la empresa y darían inicio a las obras de construcción de vía, lo cual, en caso de no llevarse a cabo daba paso automático a la cancelación del contrato. El segundo momento corresponde a la extensión general de la concesión, una vez que se hubiese logrado la formación de la empresa y concretado la construcción del kilometraje estipulado, o bien su totalidad, la empresa tenía el derecho a explotar la empresa por un periodo de 99 años, el cual comenzaba su conteo desde la emisión del acuerdo. La amplitud temporal de la concesión se realizó bajo la consideración de que el negocio ferroviario era una empresa naciente y de riesgo, por lo que su extensión estaba proyectada como una garantía para que los solicitantes pudieran: formar una o varias compañías, realizar los trabajos de construcción, comenzar la explotación y recuperar la inversión, así como obtener dividendos. Es decir, los años dados estaban pensados en un ciclo de inversión y rentabilidad para aquellos que estuvieran dispuestos en aventurarse en el negocio. Finalmente, una vez cumplido este lapso, las compañías, así como sus propiedades, pasarían a ser de la nación, por supuesto bajo una serie de estipulaciones que beneficiara a ambas partes. Sin embargo, las extensiones fijadas en casi una centuria, en no pocas ocasiones se vieron alteradas a través

⁴⁶ Kuntz. *La expansión ferroviaria en América Latina*. 2015, pp. 72-74.

de sus contratos, puesto que la ejecución inicial de los proyectos encontró trabas que dieron paso a reestructuraciones, mismas que en consecuencia modificaban los plazos establecidos a petición de los solicitantes.

Dentro de la misma sección se fijaban los puntos extremos que conectarían las vías, y en algunos casos los puntos intermedios que formarían parte de la ruta, así como las fechas de inicio de las obras de construcción. Sin embargo, los mismos contratos revelan un problema: la fijación de los trazos se realizó sin trabajos de exploración de los terrenos, siendo notorio el carácter especulativo. Esta contrariedad derivó de la premura para introducir vías férreas a la península por parte del gobierno, así como de los solicitantes para ganar su espacio en Yucatán. Dificultad que derivó a su vez en la elevación de los costos de construcción y la modificación relativamente constante de las rutas en sus puntos intermedios. Muestra de ello es el caso del Ferrocarril de Mérida a Peto, donde se alegaba entre los problemas la dificultad de la ruta, sobre todo en la parte sur. También está el caso del Ferrocarril Mérida a Valladolid, donde el trazo final tuvo varias modificaciones.

Igualmente, la reforma de trazos, previa autorización del ejecutivo de la unión, si bien podía permitir reducir o incrementar los costos de las tareas de construcción, no necesariamente representaban un beneficio financiero puesto que existía un tope de subsidio federal. Además, ésta contribución generó controversias posteriores entre gobierno y empresas por las formas de pago y el tiempo de sus entregas. La libertad para sugerir y proyectar puntos de conexión, aunque sujeta a aprobación, permitió rotular el espacio de acuerdo a las inquietudes particulares o de utilidad pública, según los intereses de los solicitantes y el discurso. Situación que se vio limitada por la Ley de Ferrocarriles impulsada por Limantour para racionalizar la construcción.

Por último, como punto relevante dentro de este apartado, se encuentra el tipo de ancho de vía. En algunos casos se autorizó la opción de construir vía angosta o vía ancha según se eligiera, y en algunos casos sólo se facultó una clase. Esta flexibilidad sujeta a la decisión o situación financiera de los inversores generó un problema posterior, el de la interconexión, complicando la movilidad de mercancías y pasajeros ante la falta de una estandarización de vías a lo largo del territorio.

En el segundo capítulo, “auxilios ministrados por la nación”, se otorgaban las facilidades para importar, libres de derechos federales o locales, los materiales necesarios

para la construcción. El derecho de vía era otro de los puntos principales, otorgando setenta metros de ancho, aunque no prohibía la construcción de otras empresas siempre y cuando no se afectaran en sus intereses. Los bienes de la nación podían ser ocupados por la empresa sin retribución alguna, mientras que en el caso de las propiedades particulares éstas podían ser utilizadas sólo si había compensación. Igualmente se estipulaba que la empresa podría destruir o derribar plantas u otros obstáculos siempre y cuando cubriera la indemnización. Este punto, aunque no es explícito, parece prever y dar posible resolución a las afectaciones de los pueblos indígenas. Previsión que parecía cobrar pertinencia por el aún viviente conflicto de castas. En resumen, la implementación de desagavios, además de dar resolución legal a afectaciones pretendía, evitar querellas, con particulares o poblaciones, que atrasaran los procesos de construcción. A propósito de los ecos de la guerra, el gobierno dejaba exentos de servicio militar y de cargos concejiles a todos los empleados de los ferrocarriles, medida que pretendía resolver el grave problema de mano de obra avivado por el ambiente de conflicto y por la vida política.

Continuando con la línea de las facilidades, el gobierno federal otorgaba disposiciones para que las compañías obtuvieran capitales de inversión, autorizándoles emitir acciones, bonos y obligaciones para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias. Todo dentro de un margen reglamentado. Por ejemplo, las hipotecas no podían exceder la mitad del valor de la empresa. Por otra parte, el gobierno se comprometía a entregar una suma de seis mil pesos –cantidad que en otros casos llegó a seis mil doscientos cincuenta- como subsidio por cada kilómetro construido y puesto en explotación.⁴⁷ Facilidad que encontraría complicaciones y alegatos posteriores, ya que si bien, en los inicios las subvenciones se entregaron relativamente rápido, el mismo contrato estipulaba que las subvenciones podrían tener modificaciones en su forma de pago, pudiendo dejar de ser entregadas por la tesorería de la federación, y podrían ser pagadas de la forma que al gobierno le resultara más conveniente. Esta cláusula, sujeta a modificación, incidió en algunas

⁴⁷ El subsidio que se refiere aquí es la subvención federal. Sin embargo, en el caso de Yucatán, el gobierno estatal otorgó un apoyo adicional a las empresas. Esta situación en teoría creó a las empresas una situación favorable de apoyos, al mancomunar recursos federales y estatales. Sin embargo, en cuanto al primero, en no pocas ocasiones presentó algunas complicaciones por la gran cantidad de subvenciones que se concedieron a nivel nacional como consecuencia de la fiebre ferroviaria, generando una sobrecarga a los ingresos de la nación. Entre los agravantes para cumplir con los apoyos estuvieron las deudas del gobierno a sus acreedores: Banco Nacional, Banco de Londres, Banco Hipotecario, y el Monte de Piedad, además de particulares. Esto a pesar de que para las compañías yucatecas se habían garantizado las subvenciones con los ingresos aduanales. El problema encontró salida para 1889. Véase *La Razón del Pueblo*, Mérida, 27 de marzo de 1889.

empresas, generando un alegato de reclamo para la entrega de subvenciones atrasadas, montos que permitieran continuar con la construcción de las vías, o bien, recuperar parte de la inversión para sanear las finanzas.

Por supuesto que las subvenciones, si bien fueron entregadas desde la federación, también hubo una participación de gestión por parte de los gobiernos locales, particularmente a través de sus legislaturas, quienes solicitaron al Congreso de la Unión, en julio de 1878, se especificaran las subvenciones en la partida de “mejoras materiales” del presupuesto federal.⁴⁸ La petición era para hacer efectivas las entregas de las ayudas, pues el reclamo se extendía a otros estados, entre ellos el más representativo era San Luis Potosí, a quien no se le habían entregado los apoyos. La situación no quedó ahí, puesto que para el año siguiente, el 29 de enero de 1879, la Comisión de Puntos Constitucionales presentó un proyecto para que se especificara en el presupuesto federal el tema de las subvenciones.⁴⁹ Ésta retomaba la propuesta del congreso potosino. La solicitud pretendía hacer las entregas efectivas para asegurar el desarrollo de los proyectos ferroviarios, que para el caso de Yucatán eran varios, de ahí la postura de la legislatura yucateca para sumarse a las peticiones de los estados, pues la obtención de los fondos permitiría continuar con trabajos de construcción e impulsar otros.

Siguiendo el caso de las subvenciones, y ahora en el tenor de las ambigüedades, se encuentran algunos casos como el del ferrocarril Mérida a Valladolid, o el Mérida a Calkini, a quienes el gobierno federal, en años posteriores a la concesión original, se comprometió a entregar 10 pesos anuales por cada kilómetro construido y puesto en explotación, contribución que se pagaría por un periodo de 15 años. El propósito del subsidio era seguir incentivando la construcción y reducir el costo financiero de las empresas, no obstante, su beneficio fue posiblemente escaso. No sólo porque el apoyo federal no fue directo, ni se entregaba en moneda contante y sonante. El problema que presentó, es que su redacción era básicamente una adhesión a la cláusula de la libre importación de insumos para la construcción ferroviaria, estipulando que si existían productos importados que tuvieran gravamen, éste sería cubierto con el subsidio acumulado de los 10 pesos por kilómetro que hubiese juntado la empresa en el año. No obstante, en caso de existir un saldo negativo por

⁴⁸ AGEY (Archivo General del Estado de Yucatán). Fondo: Congreso del Estado. Sección: Comisión de Puntos Constitucionales. Serie: Dictámenes. Caja 53, Vol. 3, Exp. 23.

⁴⁹ AGEY. Fondo: Congreso del Estado. Sección: Comisión de Puntos Constitucionales. Serie: Dictámenes. Caja 53, Vol. 3, Exp. 45. Para este año la proposición la realizaban estados como: Tlaxcala, Guadalajara, Nuevo León y Oaxaca.

parte de la compañía éste debía ser cubierto. En otras palabras, el apoyo era mínimo, puesto que pretendía reducir impuestos a productos que por contrato ya estaban libres de tributación.

En el tercer capítulo, “condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías de pasajeros”, se fijaban las tarifas iniciales de cobro por los conceptos de: almacenaje, transporte de pasajeros, transporte de mercancías por kilogramos y por elementos, y telegramas. En líneas generales, los precios fueron fijados por la federación con autorización a modificaciones que no afectaran las bases del contrato. Sin embargo, hubo incrementos dentro de lo permitido en años posteriores para algunos rubros como: pasajeros y transporte de mercancías.

En el cuarto apartado, “Obligaciones impuestas a la empresa”, el gobierno normaba la nacionalidad de las empresas, determinado que éstas serían siempre mexicanas y en consecuencia se regirían por la legislación del país, no importando que algunos de sus miembros fueran extranjeros. Igualmente, las compañías no se podían traspasar ni hipotecar a algún gobierno extranjero, ni tampoco aceptar como socio. Con esta sección se creaba una barrera legal y se daba certeza a la nación ante una posible injerencia extranjera, preocupación quizá fundada en las experiencias de la pérdida del territorio mexicano.⁵⁰ Aunque en el caso peninsular, la inversión foránea dentro del ramo del riel fue nula.

En el quinto capítulo, “Cláusulas generales diversas”, se dictaba el domicilio general de la empresa. Además, una cláusula central estipulaba que el Gobierno tendría representación dentro de la Junta Directiva mediante personas que designará, teniendo las mismas facultades, emolumentos y prerrogativas que los demás. Esta medida además de facilitar la interlocución entre ambas entidades, sujetaba a las empresas al Estado federal, al estipularse que la aprobación de los estatutos de las empresas, así como sus modificaciones debían tener el visto bueno del gobierno. Y en caso de artículos discordantes la resolución quedaba sujeta a interpretación. Por último, las compañías estaban obligadas a entregar de forma anual informes sobre su funcionamiento, material que serviría para la estadística nacional, pero también para observar el pulso y evolución de cada empresa, así como de la

⁵⁰ Esta cláusula, que normaba la presencia extranjera, lo que hacía en realidad era evitar una injerencia directa, sujetando las compañías a la legislación mexicana, lo que incluía a empresas o actores individuales extranjeros. Aunque era clara la presencia de agentes foráneos en los trazos neurálgicos del territorio nacional, ingleses y en mayor medida norteamericanos. La presencia e inversión extranjera en el ramo vino a ser resuelto y a encontrar freno con la consolidación ferroviaria de Limantour en 1908, quien evitó la formación de un monopolio extranjero en un ramo estratégico, considerándose su política una medida nacionalista.

actividad económica de cada región o rutas, dando seguimiento al proyecto del progreso y de la modernidad que había impulsado Díaz.

Recapitulando, la promulgación de decretos y la elaboración de contratos representaron no sólo la búsqueda alterna para llevar a cabo un ambicioso proyecto de interés público, sino que manifestaron el apuntalamiento del Estado y sus instituciones, las cuales, a través del andamiaje jurídico, entregaron una serie de derechos, pero también de obligaciones que dieron paso a la construcción ferroviaria.

Es preciso aclarar que las cláusulas referidas de los contratos y aquí presentadas no son todas, pero son en esencia los puntos sustanciales. Estas estipulaciones que se encuentran en los contratos originales o primeros de las compañías, con posteridad tuvieron modificaciones en repetidas ocasiones, estando entre las más frecuentes: el aplazamiento de la entrega de vías, reducción de entrega de kilómetros anuales, renovación de los años que beneficiaban la importación libre de gravámenes, entre otros.

Por último, como consideración, habría que repensar la percepción centralista que se tiene de los contratos en cuatro ejes. En primer lugar, hay que aclarar que, si bien se habla de ferrocarriles en la península como un proceso de modernización impulsado con capital regional, éste estuvo bajo el cobijo de las disposiciones federales como ya se señaló. Por lo que la gestión de estos proyectos tiene rasgos de ambos polos. En segundo lugar, aunque parezca irrefutable, hay que tener en cuenta que la fractura geopolítica de la península de Yucatán con la separación de Campeche y Quintana Roo, no implicó una ruptura radical de los vínculos políticos y económicos. Más bien existió una notoriedad de Yucatán como figura jurídico-administrativa, apuntalada justificadamente por la explotación henequenera. Sin olvidar que la creación del puerto de Progreso como puerto de altura había cambiado los niveles de la balanza a favor de Yucatán. En tercer lugar, no debemos descartar que desde los estados referidos también se gestionaron proyectos propios. El mejor ejemplo es la construcción del Ferrocarril de Campeche, cuyo alcance no se circunscribía a los límites del estado, por el contrario, su finalidad era conectar con Mérida.⁵¹ Como cuarto punto, debemos tener presente que la gestión para la construcción de un ferrocarril entre Mérida y Progreso no sólo fue solicitada por actores regionales al momento de iniciar las pujas, sino también

⁵¹ Fausta Gantús Inurreta. "Ferrocarril Campechano, 1900-1913", en *Memorias del IV encuentro de investigadores del Ferrocarril*. México: Conaculta, 2000, pp. 264-280.

por organizaciones empresariales que administraban otras líneas de importancia. Así lo deja ver la concesión que obtuvo para esta ruta la Compañía Mexicana Limitada del Ferrocarril Internacional e Interoceánico, autorización que al final traspasó a José Rendón Peniche y a Pedro Contreras Elizalde, los constructores finales.⁵² La cesión del contrato por parte de la Compañía Mexicana a los particulares abre la interrogante del por qué no hubo una empresa nacional o extranjera ferroviaria en la península, toda vez que hubo apertura y al menos una concesión. Retomando parte de la tesis general de Riguzzi, podemos señalar como explicación, que el mercado no justificaba la construcción de un ferrocarril, al menos para el primero momento, sin embargo, cuando este se justificó con las plantaciones, el problema ya estaba resuelto con la inversión local, además de que ya había una legislación que racionalizaba las inversiones y las construcciones. Además, la situación se tornó más complicada debido a la relación henequén-ferrocarril, pues la prevalencia de actores locales en el rubro de la fibra inhibió la inserción de actores foráneos.

Los proyectos ferroviarios

Los estudios realizados sobre los ferrocarriles en Yucatán han dirigido su atención al análisis de FUY, es decir, después de 1902, prestando poca atención a la formación de las compañías previas que dieron paso a la citada empresa y cuyo origen se remonta a la década de 1870. Este abandono también lleva ausente una revisión sobre la gestión de las concesiones así como de los trazos propuestos inicial y posteriormente, pues si bien es cierto que FUY se constituyó de las vías de las empresas, los trazos que la formaron no siempre correspondieron a las expectativas originales de las compañías.⁵³

Cabe señalar, que los proyectos ferroviarios de la antesala fueron azarosos. Sus procesos de construcción se hicieron en la inmediatez, sin estudios previos que fijaran los espacios por los que atravesaría el nuevo proyecto de transporte. La construcción se iba realizando sólo con la claridad del punto de salida y el punto de llegada, por lo que generaron una multiplicidad de problemas, como lo fueron las interrogantes sobre los costos de

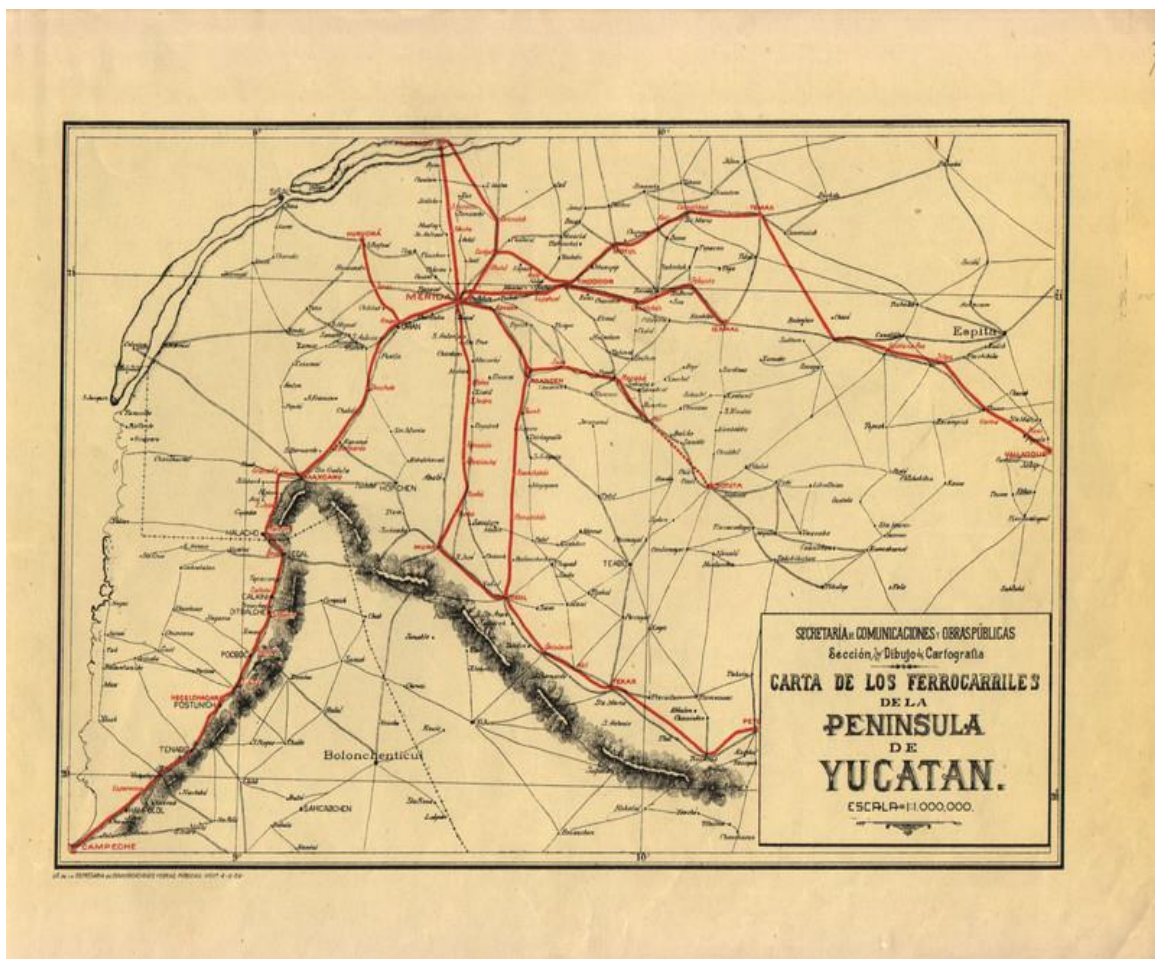
⁵² AGN (Archivo General de la Nación), SCOP (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas), FUY (Ferrocarriles Unidos de Yucatán), Exp. 23/70-1, ff. 1-12., enero de 1874.

⁵³ Además de los proyectos pioneros dirigidos hacia los cuatro puntos cardinales, se identifican solicitudes de menor dimensión, pero no por ello menos importantes. Tal es el caso de la petición aprobada a los señores Florencio. O Martínez, y Arcadio I. Sobrino, el 26 de febrero de 1889, para la construcción de un ferrocarril vecinal, debiendo unirse con otra línea vecinal, cuya tarea de construcción estaba bajo la responsabilidad de Alvino Manzanilla. Todo esto en la zona norte de Motul, siendo el fin último conectar algunas fincas. Esto da cuenta no sólo de proyectos menores, sino también de intentos por negocios de menor calado. *La Razón del Pueblo*, 27 de marzo de 1889.

construcción, las cuales no siempre generaban respuestas certeras: “No habiendo practicado estudios generales o reconocimientos de la extensión que ha de recorrer la vía, no es posible fijar los costos [...] pero siendo el país llano, puede calcularse que costara poco más o menos lo mismo [...]”⁵⁴ La conjugación de la ausencia de trabajos sobre las empresas pioneras, y particularmente sobre sus proyectos y gestiones ha generado que el imaginario sobre la historia ferroviaria en Yucatán se concentre en el trazado de vías pertenecientes a FUY. Esta rotulación se puede apreciar en el mapa 1, realizado en 1910. Sin embargo, la traza de estas vías solo fue resultado de una historia de proyectos divergentes, que en caso de haberse concretado hubiesen generado un sistema distinto, siendo el resultado de esa diagramación las pujas individuales de los gestores.

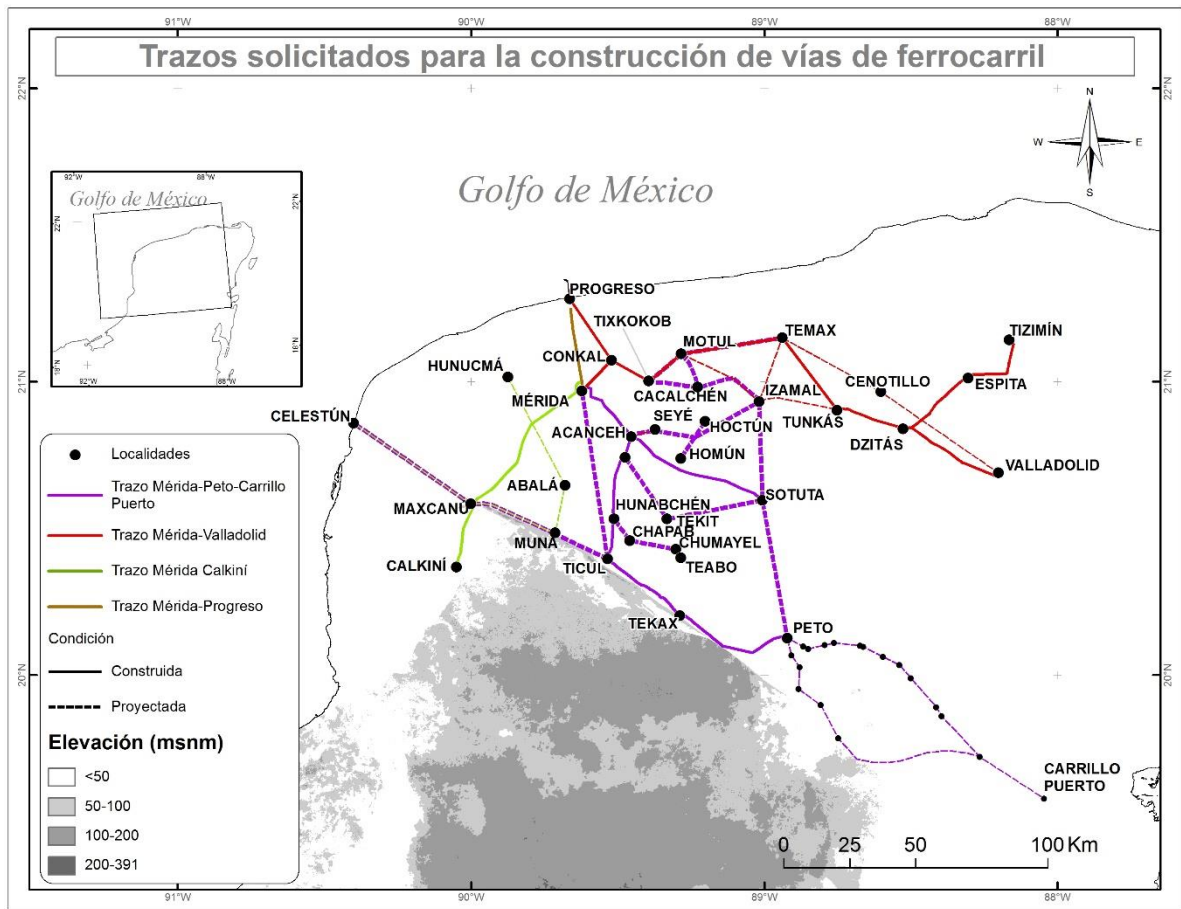
Para ilustrar la situación, véase el mapa 2, donde las líneas en color morado y ubicadas en la parte baja del mapa corresponden a la empresa del Mérida a Peto, y cuya extensión encontrada en las gestiones proyectó un trazado mucho más robusto al sur y oriente de la península, pero también con una línea diagonal que pretendía recorrer el territorio del interior brindando una conexión desde el Golfo de México hasta la costa caribeña, es decir, partiendo de Celestún a un punto cercano a la frontera con Belice. Al final, la construcción definitiva de la compañía sólo le permitió la ruta de Mérida a Peto y de Acanceh a Sotuta. En el caso del ferrocarril Mérida-Valladolid, señalado en color rojo, la situación no fue distinta, si se observa, las diversas peticiones muestran rutas paralelas hacia Valladolid, incluyendo en el camino a Izamal. Por último, puede verse el trazo verde dentro del mapa, correspondiente al ferrocarril Mérida a Calkini, cuya propuesta fue la construcción de una vía a Celestún, punto costero, que como ya se señaló, fue foco de atracción de otras compañías.

⁵⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/263-1, f. 55.



Mapa 1 Carta de los Ferrocarriles de la Península de Yucatán, 1910

Fuente: Carta de los Ferrocarriles de la Península de Yucatán, serie Zonas Regionales No. 5/58. México, 1910. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (Sección de Cartografía y Dibujo). Mediateca INAH.



Mapa 2 Trazos solicitados para la construcción de vías de ferrocarril en Yucatán por las primeras compañías
Fuente: Reconstrucción y elaboración propia a partir de los informes de las empresas. Elaboración técnica por el geógrafo Ricardo Hernández Vergara, responsable del Programa Especial de Sistemas de Información Geográfica para Ciencias Sociales y Humanidades del CIESAS.

Ferrocarril Mérida-Progreso

El primer antecedente de proyecto de construcción ferroviaria en la península se encuentra fechado en Campeche el 15 de mayo de 1857 por el gobernador Sergio Méndez. Sin embargo, no fue hasta 1860 que Sr. Edwin Robinson, de la Michael´s Hause Cornhil de Londres inició las primeras gestiones oficiales para la construcción de una línea de Progreso a Mérida, obteniendo la concesión en 1864.⁵⁵ Aunque el registro federal señala que el primer contrato para Yucatán se otorgó veintiocho años después de la primera concesión autorizada a nivel nacional. Esta fue cedida por el gobierno federal a Manuel de Arrigunaga y Socios el 8 de

⁵⁵ Echeverría, *op. cit.*, p. 213. El dato lo corrobora Gantús, *op. cit.*, p. 265. Esta última señala que el comandante Santiago Méndez formuló el citado proyecto que llevaba por título “Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso”.

febrero de 1865.⁵⁶ Los puntos a conectar eran Mérida y Celestún, sin embargo, corrió la misma suerte que tuvieron otras a nivel nacional, terminó por expirar. Aunque se desconoce si esta fue obtenida al igual que otras para la especulación o si en realidad existía un proyecto de construcción.

El 22 de mayo de 1871 Antonio G. Rejón y Pedro Rivas Peón presentaron una solicitud al gobierno central para que se les autorizara la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso, bajo el argumento de que una obra de este calibre era necesaria para la “realización de la patria” mediante las buenas y rápidas comunicaciones. La urgencia de la petición descansaba en que, el nuevo pueblo de Progreso se convertiría en pocos días en la única puerta de entrada de Yucatán, volviéndose la vía de ingreso y salida de las importaciones y exportaciones.⁵⁷ En esta urgencia, los solicitantes propusieron al mismo gobierno unas cláusulas de base para la concesión, donde sugerían la formación de una sociedad anónima denominada Ferrocarril del Progreso, la cual estaría autorizada para la construcción de un “camino de fierro” que conectara a Mérida con el pueblo costero de Progreso. Para ello solicitaban se le confiriera ocupar el camino trazado y existente, comprometiéndose a su conservación y a dejar espacio para el libre tránsito de personas, caballerías y carruajes. Aunque esta ocupación sugería que el camino formaría parte de la propiedad de la empresa, el cual se sumaría a un derecho de vía de cincuenta metros, incluyendo el camino, y, por si fuera poco, la cesión se pedía a perpetuidad. También se solicitaba la libre importación de los materiales necesarios para la construcción. No obstante, los mismos solicitantes encontraban una dificultad en el proyecto, problema que incidía en la parte administrativa y operativa, se trataba de la insuficiente mano de obra. En este sentido, solicitaban se eliminara la obligación del servicio militar, salvo en caso de invasión extranjera, para poder asegurar la mano de obra y asegurar el proyecto. El problema era que la petición contrastaba por dos situaciones: los hombres eran absorbidos por la aún latente guerra de castas, y la mano disponible no era calificada para desempeñar puestos de capacidad técnica, sólo podía ser usada para los trabajos de construcción, añadiéndose que la lógica de trabajo de un sistema industrial no empataba con la de un espacio de servidumbre.

⁵⁶ Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, *op. cit.*, p. 21.

⁵⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/68-1, f. 1.

Por otra parte, es importante señalar que en esta concesión, que sería pionera, no se negó la posibilidad de participación para el capital extranjero, por el contrario se dio apertura para que interesados de otros países se involucraran, aunque condicionados a quedar sujetos a las leyes mexicanas. Dicho de otra forma, la presencia de foráneos como accionistas o “cualquier otro título” quedaba sujeto a las leyes mexicanas, y ningún extranjero estaría por encima de los derechos de un ciudadano mexicano, con ello se pretendía aprovechar los capitales disponibles pero sin generar una injerencia directa que afectara los intereses de la nación, sobre todo en un sector apenas en gestación, como lo eran los ferrocarriles, y de importancia estratégica. Este punto es relevante porque jurídicamente no hubo una negación a la inversión extranjera, por lo que su ausencia en el ramo ferroviario obedece a otras causas. Otro de los puntos a destacar y diferente a las concesiones posteriores que sí lograron concretarse, fue el tema de la propiedad. En este caso, la empresa pretendía adquirir el derecho de vía a perpetuidad, al igual que de sus edificios y terrenos que hubiesen sido obtenidos por cesión o compra, aunque no cerraba la opción de venta al gobierno después de 99 años. Esta situación tiene un matiz diferenciador con las concesiones posteriores, pues en ellas, al término de los 99 años, el traspaso por venta al gobierno era inminente. Es decir, en las concesiones posteriores emitidas por el gobierno federal la propiedad pasaba a ser de éste, no como opción sino como regla, claro que previo acuerdo de indemnización.

En cuanto a las tarifas y aranceles, Rejón y Rivas proponían que éstas serían fijadas por la empresa, y estarían sólo sujetas al gobierno después de treinta años de explotación. El objetivo del manejo de los precios a mercancías y pasajes era fijar los importes del transporte y así asegurar el retorno de la inversión, aunque el control de las tarifas fue un caso generalizado de las primeras empresas. Igualmente, la empresa se comprometía al traslado de tropas y municiones de un punto a otro de forma gratuita, situación que favorecía al gobierno por la situación existente de conflicto en la península. A la par se comprometía al traslado de la correspondencia pública, sin embargo, la empresa no estaba dispuesta a dar un trato diferenciado, pues la movilidad la realizaría dentro de sus corridas normales, dejando claro que no pondría corridas especiales de no haber un convenio específico. Un último punto relevante es que se contemplaba la introducción del tren a la ciudad, estipulándose que podía hacer uso de las calles y plazas que le resultaran convenientes, sin embargo, los trabajos

podrían hacerse siempre y cuando no afectaran a la ciudad ni a los vecinos.⁵⁸ Como se observa, al ser una propuesta realizada desde la empresa, la redacción de las cláusulas trató de ser ventajosa para la compañía.

La historia no terminó ahí, pues para junio de 1871, Rejón solicitó en junio de 1871 una nueva concesión para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso. De forma paralela, Carlos Rivas Peón gestionó un proyecto de menor alcance, como lo fue la propuesta para la creación de un ferrocarril urbano en Progreso. Al parecer ambos proyectos se manejaban separados, pero tenían el propósito, al menos por parte de Carlos Rivas, de prestar servicio de transporte en Progreso a las mercancías de importación y exportación, bajo la justificación de que la construcción de un sistema de riel traería beneficios económicos al ser complementario de una línea central como la que proponía Rejón. Sin embargo, la respuesta del gobierno federal fue negativa, alegando que el asunto de la transportación dentro del puerto de Progreso estaba resuelto con la construcción y ensanchamiento del camino. A su vez, argumentaba que el transporte no podía manejarse por dos empresas para este caso, puesto que elevaría los costos para los usuarios y en consecuencia de los productos entrantes o salientes.⁵⁹ En otra cara, lo que deja asomar este proyecto no sólo es el planteamiento de propuestas, sino la carrera para hacerse de negocios por parte de actores locales en la apertura de nuevos espacios económicos, como para ese momento lo era el pueblo de Progreso. Lugar que sólo fue incentivado por la creación del puerto en sustitución del de Sisal, inaugurándose el 1 de julio del mismo año, 1871, y al cual se le otorgó la categoría de puerto de altura y cabotaje. Esta obra de importancia, que marcaría el pulso comercial, explica por qué hubo intereses posteriores para tender una vía entre estos dos puntos.

El 4 de junio de 1871, el inglés Mr. W. Binney y Juan Urcelay,⁶⁰ respaldados por el gobierno del estado, presentaron su solicitud para hacerse de una concesión para la construcción de un Ferrocarril de Mérida al Puerto de Progreso. La petición la argumentaban en dos factores: el cambio de la aduana fiscal de Sisal a Progreso, y el clima de paz del que se disfrutaba después de haber pasado los tiempos “revolucionarios”.⁶¹ La atención prestada

⁵⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/68-1.

⁵⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/296-1. Es pertinente señalar que la solicitud de Rivas se hizo en junio, sin embargo, la de Rejón se realizó previamente.

⁶⁰ Binney y Urcelay encabezaban una fábrica de telas en Mérida, por lo que su petición para la construcción de una vía ferroviaria puede entenderse como la búsqueda de oportunidades en un negocio diferente, del comercio a un negocio industrial.

⁶¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/69-1, f. 1.

a este proyecto no fue poca, pues contó con el respaldo del gobierno local, y la representación como apoderado de los solicitantes del Lic. José Demetrio Molina, miembro notable de la sociedad yucateca, por lo que se argumentó que su nombramiento se debía a su destacado papel en la política y en los negocios.⁶² La necesidad del proyecto y construcción por Binney y Urcelay también fue manifestada por el Comisario municipal del puerto de Progreso en el mes de octubre, quien pidió al ejecutivo de la unión aprobar el proyecto de construcción para el desarrollo del puerto.

La presentación de proyectos consecutivos en 1871 por parte de los diversos actores, dio como resultado que para diciembre del mismo año la situación se volviera tensa, ya que desde el gobierno del estado se exponía al ejecutivo federal no sólo la propuesta de Binney y Urcelay, sino que expresaba abiertamente que no se dejara de lado la solicitud que meses antes, en mayo, habían presentado Rivas y Rejón. Por lo que sin decantarse por uno de los dos proyectos, se exhortaba al gobierno central ceder el derecho a la empresa que presentara las mejores ventajas.⁶³ No obstante, para diciembre, Urcelay dirigió una carta al ejecutivo para pedir la entrega de la concesión, mostrando un conflicto con Rivas y Rejón, además de sugerir que a su petición se le habían colocado trabas, por lo que solicitaba al ejecutivo justicia y una recta solución.

La elección de uno de los proyectos no era una tarea sencilla, a pesar de que había diferencias en las bases de ambas solicitudes, siendo la de Antonio Rejón y Pedro Rivas la más absorbente. Muestra de ello es que Binney y Urcelay requerían el uso del camino principal a Progreso, pero haciendo sólo uso de tres metros para la construcción de la vía, dejando los siete restantes para el tránsito ordinario. Además, explícitamente manifestaban el traspaso de la compañía al gobierno después de 99 años de explotación. Por último, es de llamar la atención que en las bases de Binney y Urcelay las tarifas sobre la transportación lograron desglosarse, cosa que no sucedió con Rejón y Rivas. Los contrastes entre ambas peticiones dejan entrever una mejor propuesta por parte de la dupla que conformaron Binney y Urcelay. No obstante, el desenlace de la puja entre estos actores a lo largo de 1871 se dio el 22 de diciembre, manifestando el gobierno del estado de Yucatán que ambas solicitudes quedaban descartadas, pues los solicitantes desistieron sin manifestar los motivos. Ante la

⁶² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/69-1, f. 5.

⁶³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/69-1, f. 9.

repentina inexistencia de una propuesta, el gobierno estatal, sabedor de la necesidad y de la urgencia de una vía férrea, asumió la tarea al presentar sus propias bases para la construcción de una línea de Mérida a Progreso. Por supuesto, el gobierno local no perdió oportunidad de retomar algunas de las cláusulas de los contratos anteriores, como fue el caso de las tarifas. La intervención no sería permanente, pues el gobierno local tenía claro que el responsable del trabajo debía ser un privado, por lo que manifestó enfáticamente que debía formarse una compañía, de preferencia una empresa de naturaleza únicamente yucateca.⁶⁴ La declaración, cargada de una semántica regional, dictó la política a seguir, abriendo una nueva página en la historia de las concesiones, donde se excluirían a los foráneos.

En el último episodio de gestión para la ruta de Mérida y Progreso compitieron dos partes interesadas: la Compañía Mexicana Limitada del Ferrocarril Interoceánico e Internacional⁶⁵, y a la dupla de Pedro Contreras Elizalde y José Rendón Peniche. En otras palabras, el importante proyecto de construcción sería disputado entre un grupo de alcance internacional, conocido como los 14, y dos actores regionales. El asunto comenzó el 20 de noviembre de 1873 cuando la Compañía Mexicana obtuvo un contrato del gobierno federal para la construcción de la línea.⁶⁶ Por su parte, Contreras y Rendón solicitaron, el 24 de diciembre del mismo año, una concesión para el mismo tramo. Esta última gestión, además de obedecer a un interés propio, encontró mayor posibilidad debido a la dimensión de la Compañía Mexicana, la cual, al tener que cubrir varios compromisos en el territorio nacional, dejaba en la cuerda floja el proyecto de Mérida-Progreso. Asimismo, la posesión de la concesión a favor de la Compañía Mexicana no fue del todo satisfactoria para algunos, particularmente para los norteamericanos, ya que era una compañía formada por comerciantes mexicanos y extranjeros, pero con miras a obtener recursos en Europa, lo cual no era bien visto por el país vecino.⁶⁷ Por otra parte, en el Congreso federal la aprobación de

⁶⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/69-1.

⁶⁵ La empresa, Compañía Mexicana Limitada del Ferrocarril Interoceánico e Internacional, estaba bajo el mando del conocido grupo de los 14, siendo los miembros: Antonio Mier y Celis, Pedro del Valle, Esteban Benecke, Ángel Lascrain, Guillermo Barron, Miguel Rul, Cayetano Rubio, Miguel Lizardi, Pio Bermejillo, David Ferguson, Sebastián Camacho, Carlos Phellix, Manuel Mendoza Cortina, y José María Landa. AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/71-1, f. 2.

⁶⁶ La solicitud y concesión contemplaba la construcción de vías desde la Ciudad de México hasta el océano Pacífico y hasta el río Bravo del Norte, así como una línea desde un punto del Ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Pacífico, por último tenía la construcción de una vía desde el puerto de Progreso hasta la ciudad de Mérida. AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/71-1, f. 2. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *op. cit.*, p. 31.

⁶⁷ *Railway age gazette*, New York, v. 5, 1 January to December 31, 1873, p. 575. Original Source, University of Michigan.

la concesión no estuvo exenta de discusiones, y aunque finalmente se decretó por mayoría, 116 a 10, se señaló el peligro que se corría de formarse una dependencia a los Estados Unidos, si ésta proporcionaba los recursos.⁶⁸ Además de sugerir que la aprobación de la línea era una decisión equívoca, pues auguraban que la empresa no cumpliría con la construcción de la vía de Mérida a Progreso.

Las solicitudes casi consecutivas, de la Compañía Mexicana y de Contreras y Rendón, dio paso a una pugna para definir quién se quedaría con la concesión. Por parte de los solicitantes yucatecos, el conflicto no era el camino más viable para determinar quién sería el concesionario final, por lo que la resolución encontró salida en el diálogo. Las negociaciones comenzaron a finales de diciembre y se realizaron relativamente rápido debido al interés que tenía el grupo de los 14 de reducir sus compromisos, pero también a las atractivas cláusulas que establecieron los yucatecos. Ilustrando el último punto, se encuentra la propuesta de Contreras el 24 de diciembre, al solicitar el traspaso de la línea al Ministro de Fomento, exponiendo la urgencia de esta tarea, no sólo por la utilidad pública de la península, sino que se comprometía a varias cosas: realizar la construcción de la línea en tres años; al año de concluido el camino se obligaba a entregar una suma de tres mil pesos en dos años como contribución para la construcción de un hospital en Progreso; igualmente ofrecía pagar seis mil pesos en partes iguales entre los propietarios de las fincas urbanas en el puerto de Sisal, como indemnización por los perjuicios que había ocasionado la clausura del puerto.⁶⁹

El resultado de la negociación se vio reflejado para el siguiente año, el 17 de enero de 1874, cuando la Compañía Mexicana obtuvo el contrato de concesión donde se estipulaban los compromisos adquiridos, así como los derechos y obligaciones. No obstante, el diálogo fue complementado por el apoyo de los funcionarios federales: “En esta disposición el C. Presidente de Comisión de Industria propuso un arreglo entre los competidores que fue acogido con espontaneidad y entusiasmo siendo digna del mayor encomio la imparcialidad del C. Presidente, y la benévola cooperación de la Junta

⁶⁸ *Railway age gazette*, New York, v. 5, 1 January to February 31, 1874, pp. 52-53. Original Source, University of Michigan.

⁶⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/71-1, ff. 7-9.

Directiva”.⁷⁰ Lo que hacía posible que para el 30 de enero de ese año se hiciera el traspaso a favor de Contreras y Rendón.

Aunque la tarea seguía sin terminar, pues si bien la solución había sido el diálogo, la Compañía Mexicana solicitaba un contrato claro donde se terminaran por separar a los interesados, es decir, el también denominado grupo de los 14, pedía que se acordara por escrito que una vez traspasada la concesión, su empresa quedaba libre de cualquier compromiso adquirido por la ley del 17 de enero. Además, el traspaso debía asegurar la construcción de la vía, por lo que se establecieron condiciones y obligaciones, complementado con el depósito de una fianza. Muestra de ello fueron los plazos fijados para el establecimiento de la línea, de los trabajos de construcción, y las subvenciones que serían cubiertas con el “8% de los derechos de importación que se causaren en la aduana de Progreso”.⁷¹ La cantidad de subvención sería fijada en una revisión posterior del contrato, alcanzando un monto de seis mil pesos por kilómetro construido.

Pero, cuál fue el motivo del traspaso. A pesar del clima de optimismo, la transferencia se debió a la imposibilidad de la empresa para llevar a cabo la obra, esto debido a que llevaba proyectos a la par, la mayoría de ellas de gran envergadura. Por lo que la compañía se vio rebasada para realizar otra tarea que le demandaría inversión, organización y construcción. Tiempo después, el 10 de marzo de 1874, se sugirió que la Compañía Mexicana había manifestado con antelación que el proyecto tenía serias dificultades, pues los costos de construcción eran muy elevados si se comparaban con otras líneas, por ejemplo, con la de Puebla-Matamoros. Para ilustrarlo, se dijo que la disponibilidad de madera era un problema costoso, ya que el precio de un durmiente en la línea referida era de 65 centavos, mientras que para Mérida-Progreso el costo se elevaba a 175 centavos, es decir, se triplicaba. Además, se necesitaba madera para otros usos. Esta elevación de la inversión arrojaba un costo total de la obra de 644 mil pesos para una construcción de 33 kilómetros, cantidad superior si se le comparaba con otras líneas. El problema, decían, era una parte de la vía cercana a Progreso, donde se tenía que construir una calzada de cuatro kilómetros sobre una ciénaga, disparando el costo total, a lo que se sumaba, que los terrenos por donde correría la ruta no estaban disponibles, eran propiedades de cultivo que demandaban altas indemnizaciones. Por si fuera

⁷⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/70, f. 3.

⁷¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/70-1, f. 6.

poco, la conservación y la explotación se veían comprometidas por escasez de madera, y por la importación del combustible procedente del extranjero: carbón de piedra. En cuanto a las utilidades, estas serían difíciles de recuperar en un plazo razonable, ya que a pesar de que el puerto era la línea por donde se conducirían los efectos de exportación e importación, se presagiaba que estos no tendrían crecimiento, por el contrario, oscilarían por varias causas, siendo las principales la inseguridad y la constante guerra en que se encontraba el estado de Yucatán.⁷² Situación a la que se sumaba que la explotación estaba sujeta sólo a dos puntos: Progreso y Mérida. Por si fuera poco, el pago de la subvención era insuficiente si se consideraban los riesgos de la inversión. Además, el clima de guerra sugería que se habían ahuyentado a los inversionistas extranjeros, habiendo sólo inversores locales, que también eran escasos, lo cual descartaba un crecimiento de la zona o un interés de accionistas no sólo para los ferrocarriles sino para la economía en general.

Sortear todos estos reparos significaba contraponerse a los compromisos adquiridos y que representaban una tarea titánica. Por ejemplo, el decreto de concesión general de la Compañía Mexicana estipulaba la terminación de las obras en un plazo de diez años, construyendo un aproximado de 2,621 kilómetros en total. Igualmente, se les solicitaba que suscribieran cuatro millones de pesos de capital social, entregando en dinero el 10% del monto a la tesorería de la compañía. Por último, se les pedía una fianza de 400 mil pesos. Claro que la búsqueda de beneficios no fue sólo de una parte, sino de las dos, pues los subsidios que habían sido fijados en ocho mil pesos por kilómetro construido representaban una cantidad elevada si se toma en cuenta el kilometraje a construir y que además en el traspaso a Contreras y Rendón quedó fijado sólo en seis mil pesos, lo cual es de llamar la atención, pues los nuevos solicitantes renunciaron a dos mil pesos para facilitar la gestión de la concesión. En cuanto a la compañía, la cesión de la concesión a estos últimos también pudo representar un respiro si se toma en cuenta que la entrega de subvenciones sólo se haría una vez que se entregaran los primeros 150 kilómetros del proyecto en general.⁷³ Por último no se debe descartar la injerencia política como un factor central, pues las gestiones favorecieron a actores regionales, lo cual cobraba sentido toda vez que se había manifestado en la solicitud de Binney y Urcelay que de haber una empresa, se prefería de capital yucateco al igual que los promotores. Esto hacía sentido porque estratégicamente se tendría control

⁷² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/74-1, f. 12.

⁷³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/71-1, ff. 2-6.

sobre el flujo de mercancías con el naciente puerto, lo que les permitiría seguir siendo predominantes en la región.

Finalmente, para el 22 de abril, el Ejecutivo de la Unión, Sebastián Lerdo de Tejada, extendió la concesión una vez que el Congreso de la Unión la aprobó, comprometiendo ante el presidente a los señores José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde para construir un ferrocarril de Mérida al pueblo de Progreso. Este contrato presentaba similitudes y diferencias en algunas de sus cláusulas en comparación con las experiencias previas. Por ejemplo, se fijaban los tiempos concedidos para el reconocimiento de la vía, así como el inicio de los trabajos de construcción y los kilómetros a entregar. Igualmente se estipulaba el monto de la subvención, fijado en seis mil pesos por kilómetro de ferrocarril y telégrafo construido, mismo que sería pagado por la aduana marítima de Progreso, por tramos de cuatro kilómetros, una vez que hubiesen sido aprobados por el Ministerio de Fomento. En otras cláusulas, se daba resolución a una solicitud que había sido común y convergente en peticiones anteriores, el uso del camino. El contrato estipulaba que la carretera nacional no podía ser ocupada por el ferrocarril, y sólo podía ser cruzada en puntos indispensables. También aquí se fijaba el monto de la fianza que tiempo atrás se había condicionado para el traspaso, quedando en 12 mil pesos. Sin embargo, a pesar de que el ejecutivo autorizaba a la Compañía Mexicana Limitada traspasar su concesión a los señores Contreras y Rendón, faltaba la aprobación que desligara completamente a ambas partes, puesto que mientras no se hiciera, los nuevos contratantes estaban sujetos a los derechos y obligaciones del aún vigente contrato del 17 de enero 1874, y la Compañía Mexicana estaba aún forzada a cumplir básicamente con la construcción de la línea de Mérida a Progreso.⁷⁴ Este problema fue resuelto sólo hasta julio del mismo año, quedando definitivamente la concesión en manos de los gestores yucatecos, siendo ellos quienes lograron concretar la obra. Aunque la propiedad compartida no fue duradera, pues para julio de 1874, Contreras Elizalde cedió la propiedad a Rendón Peniche, siendo avales de la operación las autoridades correspondientes.⁷⁵

⁷⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/71-1, f 1. El traspaso de la concesión también fue anunciado en la *Railway age gazette*, para mayo de ese año, y la cancelación del permiso incluía los otros dos compromisos de la empresa. La anulación iba acompañada de la extensión de un nuevo contrato a Rendón Peniche y Contreras Elizalde, quienes quedaban comprometidos a la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso, cuya extensión se calculaba en 18 millas, véase *Railway age gazette*, New York, 30 May, 1874, p. 208. Original Source, University of Michigan.

⁷⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/73-1.

Ferrocarril Mérida-Peto

Para el 18 de febrero de 1878 el gobernador de Yucatán, Manuel Romero Ancona, con autorización de la legislatura local, nombró a Agustín del Río y a Vicente Méndez Echazarreta como representantes del Gobierno del Estado para que gestionaran ante la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio una vía ferroviaria que comunicara a Mérida con Peto.⁷⁶ Este caso es ilustrativo del discurso en general, al mostrar una argumentación estratégica para su solicitud, no sólo por encontrarse cercano a la capital, sino por su importante ubicación para la penetración al territorio peninsular: “El Ferrocarril de Yucatán está llamado a operar la reconquista pacífica de los terrenos bastos y fértiles que la barbarie arrinconó hace más de 30 años.”⁷⁷ Este enunciado no sólo reclamaba la llegada de la modernidad, también manifestaba el interés económico por explotar las riquezas tropicales, y de paso la pacificación y control del territorio en el que aún resonaban los ecos de la guerra de castas. Dicha demanda, en otra cara, resolvería el problema de la despoblación,⁷⁸ inconveniente que había padecido México al norte y sur de sus fronteras. En este último caso la resolución era apremiante, particularmente por la disputa fronteriza con Belice aún bajo dominio inglés, y por tanto un problema de orden internacional para el gobierno mexicano.⁷⁹ La concesión fue autorizada y otorgada por el gobierno federal el 27 de marzo de 1878.

No obstante, la problemática de abandono sobre el territorio de Quintana Roo, no fue un tema que se haya resuelto en el corto plazo, por el contrario. Para el 22 de julio de 1925, De la Chapa, Secretario General del Gobierno del Territorio, informaba a Joaquín Amaro, General de División y Subsecretario del Despacho de Guerra y Marina que el territorio se encontraba en el abandono por la “falta de colonización y de vías de comunicación”, señalando que a pesar de las dificultades que presentaba la zona, sus aspectos positivos

⁷⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, ff. 1-2.

⁷⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, f. 7.

⁷⁸ La delimitación y ocupación de la frontera, al igual que la conquista del noroeste mexicano representó una preocupación importante, quizá, en mayor medida a partir del México independiente. En este tenor las políticas poblacionales que se implementaron en el sur pueden enlistarse. Por ejemplo, posterior a la firma del tratado Spencer-Mariscal, se otorgaron concesiones forestales a conocidos personajes, como: Rodolfo Reyes, Manuel Sierra Méndez, Alberto Terrazas, Olegario Molina Solís, Rafael Peón, Ángel Rivas, Rómulo Fernández, Faustino Martínez, y Jacinto Marín Carrillo. Entre las concesiones extranjeras destacaron: J. E. Plummer. Véase Martha Villalobos, citada en Sauri Riacho y Sierra Villarreal, *op. cit.*, p. 67. Esta cesión del territorio muestra la fortaleza que había adquirido el Estado nacional para la resolución del conflicto fronterizo, y a la vez el reparto del territorio entre actores locales y de otras latitudes.

⁷⁹ El problema fronterizo inició su resolución el 8 de julio de 1893 con la firma del Tratado Spencer-Mariscal con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, a fin de establecer los límites con la otrora Honduras Británica.

prevalecían. Por lo que proponía, en la zona cercana a la frontera, el establecimiento de dos colonias agrícolas militares, situación que permitiría la apertura de un camino a Campeche o la construcción de un ferrocarril con Yucatán. Lo apremiante de esta sugerencia se debía no sólo a la riqueza del espacio, sino a resolver un problema que había derivado desde el México independiente: la delimitación de la frontera, pues el mismo Chapa aseguraba que la colonización ayudaría a “contrarrestar la influencia de la colonia inglesa vecina que se ha impuesto al grado de que su bandera aquí es vista con mayor respeto que la nuestra y así en todos los órdenes.”⁸⁰

A propósito, los proyectos referidos: el de Mérida-Progreso y Mérida-Peto, ambos con trazos opuestos, uno al norte y otro al sur, comenzaron una disputa por la búsqueda de los subsidios. Así lo deja ver la solicitud del Ferrocarril Mérida a Peto, donde los solicitantes argumentaron, que al proponer una línea sustancial, no sólo para el gobierno local sino para la nación, debían ser beneficiados por encima de otros proyectos, incluso de otras partes del país o proyectos locales. Como muestra, es que consideraban al Ferrocarril de Progreso una obra innecesaria, resultado de las “orgías gubernamentales”.⁸¹ Esta afirmación se hacía bajo la argumentación de que el camino era suficiente para la explotación del comercio, y que hasta ese momento el tren construido no ocupaba ni siquiera dos tercios de la producción que se transportaba, pues se había apostado por un ferrocarril de corta distancia que era innecesario, mientras que el ferrocarril a Peto invocaba una obra sustancial al ser una obra de impacto.

Retornando al tema de la construcción, una vez que el gobierno estatal terminó la gestión de la concesión en el mismo año, 1878, inició la construcción de la vía, alcanzando solamente cuatro kilómetros. El comienzo de este proyecto por parte del estado se dio para evitar que la concesión expirara. Sin embargo, la argumentación oficial menciona que el gobierno local nunca tuvo el propósito de construir una vía, pero dio comienzo para mostrar la importancia de la obra y ayudar a los indecisos a dar el paso para obtener la concesión. Esta acción que sirvió de telón, ocultaba la preocupación de una nueva fecha de caducidad

⁸⁰ FAPECFT (Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca). Fondo: AJA (Archivo Joaquín Amaro). Serie: 0310. Correspondencia con autoridades estatales. Exp. 1: Correspondencia particular. Leg. 8/41. Inv. 302. Documento 498. Julio 22 de 1925.

⁸¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, f. 7b.

de la concesión, así como la postergación del pago de la subvención por parte de la federación, monto que alcanzaba los 25 mil pesos.

En este contexto espinoso, la concesión fue traspasada a la sociedad formada por los hermanos Rodulfo G. Cantón y Olegario G. Cantón el 14 de enero de 1880.⁸² Aunque la transferencia implicó, no sólo la cesión sino, el establecimiento de un contrato entre la empresa y el gobierno del estado. Éste contenía puntos favorables para dar mayor viabilidad a la concesión, resaltando: un préstamo de la tesorería del Estado por la cantidad de 20 mil pesos, una subvención estatal de mil pesos por kilómetro construido, facilidades legales para la gestión de trámites, uso de edificios públicos por cuatro años como máximo sin costo, trabajadores exentos de obligaciones públicas, uso de la prensa del gobierno para publicaciones, así como la ayuda de éste para la reparación de vías por daños causados por sublevaciones indias o por algún otro trastorno.

Para justificar el traspaso, el gobierno estatal argumentó que la administración de una tarea de esta naturaleza sólo sería próspera en manos privadas, dejando en claro que el gobierno carecía de la experiencia de operación, además de que no podía centrarse en dicha tarea cuando su atención debía estar dirigida a otros asuntos de utilidad pública. Esta cesión, bajo la mirada del liberalismo económico, la búsqueda de la formación de empresas y su eficiencia por parte del estado, guardaba tras bambalinas un escena complicada, no sólo porque no se había entregado el subsidio federal, sino porque en el mercado internacional había un incremento en los precios del hierro, lo cual encarecía la importación y por tanto se elevaban sus costos de construcción, a lo que se añadía, que la vía sólo comenzaría a ser explotada una vez que llegara a Acanceh. Igualmente, el gobernador expresa que la cesión no fue fácil, puesto que si bien había capitales en Yucatán, ninguno de los poseedores tomó el riesgo de inversión, ya que el tren implicaba un negocio de alto riesgo y de rentabilidad de largo plazo, forma de inversión a la que no estaban acostumbrados los capitales regionales.⁸³ Por su parte, los nuevos dueños reconocieron que la vía por construir no estaba trazada ni dirigida a un punto de explotación existente, por el contrario, expresaron que su construcción impulsaría el desarrollo económico, manifestando conciencia de que la retribución de la inversión sólo llegaría en un mediano y largo plazo. Ambos, gobierno e inversores, sabedores

⁸² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, ff. 27-29.

⁸³ *La razón del pueblo*, Núm. 6, enero 14 de 1880.

de las limitaciones de sus capacidades, así como del riesgo del negocio, apostaron por dominar los territorios del interior, donde “el único ruido que se escuchaba era el del salvaje”, y donde se tenía la expectativa de desarrollar sectores económicos rentables.⁸⁴

Ahora bien, cumplir las citadas expectativas no fue sencillo, pues antes de completar el tendido de vías y comenzar operaciones, las empresas tuvieron que pasar duros reveses. Ejemplo de ello fue el mismo Ferrocarril de Mérida a Peto en junio de 1882, donde las solicitudes de prórrogas y mejores beneficios para los concesionarios fueron constantes, bajo el argumento de que la tarea que habían iniciado era compleja, siendo el reto la difícil geografía de las sierras “alta” y “baja” del interior que se tenía que atravesar, lo que además se agravaba al existir una escasez de mano de obra.⁸⁵ Este alegato, central y recurrente en otras experiencias ferroviarias nacionales, si bien puede ser interpretada como resultado de las dificultades derivadas de un nuevo campo de negocio, también muestra una triple lectura: primero, la gestión azarosa e imprevista para la construcción de la vía sin realizar estudios de ingeniería que mostraran los retos de construcción; segundo, la preocupación por hacerse de instrumentos para concluir la obra y obtener ganancias; y tercero, la búsqueda por conseguir beneficios adicionales. Esto luego de que se observa, en sentido estricto, que se solicitó reformar algunos artículos para aplazar la entrega de la vía, toda vez que no se construyó lo estipulado en el contrato, lo cual anulaba por completo la concesión. Pero bajo el alegato de las dificultades se volvía a renovar.

A estos razonamientos que manifestaban dificultad, se sumaban las complicaciones de la epidemia de sarampión que azotó a la península desde finales de mayo de 1882, la cual se extendió por varios meses, llegando a su punto más alto en el mes de junio, aunque sus efectos se resintieron hasta diciembre del mencionado año, afectando a 36 jornaleros de la villa de Acanceh. Su secuela incidió directamente en la mano de obra. De esta situación declaraba el gobernador Octavio Rosado para la segunda mitad de julio, que gran parte de la población que se ocupaba en actividades que demandaban gran esfuerzo físico y que se desarrollaban a la intemperie habían sido afectados, o bien, se habían resguardado para proteger a sus familias.⁸⁶ Esta contingencia sin duda complicó más la disposición de mano de obra para la construcción de la vía, acontecimiento que intentó ser paliado con la

⁸⁴ *ibíd.*, pp. 2-4.

⁸⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, ff. 50-51.

⁸⁶ AGN, SCOP, FUY, 23/250-1, f. 9, y Exp. 23/8-1, ff. 56.

importación de trabajadores extranjeros de Islas Canarias y China, aunque la medida no resolvía el problema, declaraban los empresarios, pues el clima peninsular complicaba la situación al desalentar la migración.⁸⁷ Esta situación marcaba la pauta de lo que sería un problema continuo, la falta de trabajadores.

Finalmente, la suma de inconvenientes manifestados pasó factura a los empresarios, creando una relación de tensión con el gobierno federal desde la entrega de la concesión, que encontró su punto más álgido a lo largo de 1882. Los motivos fueron el incumplimiento de las cláusulas del contrato original, siendo el central la no entrega de los 24 kilómetros estipulados anualmente por parte de los concesionarios. La explicación del fallo fue la falta de pago de los subsidios federales. Al final, el alegato se prolongó y encontró resolución favorable para Pedro Baranda y Waldemar Cantón, representantes de la empresa, pues se evitó la pérdida de la concesión a través de una renovación de contrato bajo la figura de Carlos Pacheco, representante del Ejecutivo de la Unión, reformulando la entrega a sólo 16 kilómetros por año.⁸⁸

Las solicitudes no sólo implicaban mejores condiciones en los contratos, también dejan entrever las inquietudes por acaparar un negocio que se vislumbraba potencial, pero que también tenía la doble cara de ser estratégico al ocupar mayores espacios y anteponerse a otras concesiones. Ejemplo de ello fueron las solicitudes del Ferrocarril de Mérida a Peto, donde se pedía la construcción de una prolongación de Peto a Sotuta, así como una vía de Tikul a Maxcanú. En el primer caso el gobierno alegó que no podía dar la concesión porque ya se había otorgado para su construcción en una línea que correría de Mérida a Sotuta, pasando por Izamal. Es preciso señalar que esta vía sólo se concretó hasta Izamal, y años después formó parte de la vía a Progreso, para dar paso a la Compañía del Ferrocarril Mérida-Progreso-Izamal. En el caso de la extensión a Maxcanú, está también fue rechazada porque su trazado ya estaba contemplado en la línea del ferrocarril de Mérida a Calkini.⁸⁹ La negación federal deja ver un escenario de competencia, pero también muestra la inhibición de un circuito comercial que pretendía construir la empresa, y cuya salida portuaria estaba dirigida a Celestún. Dicho de otro modo, existía un proyecto alternativo que daría salida a la parte interna de la península, quizá tratando de emular un puerto paralelo a Campeche.

⁸⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, f. 66.

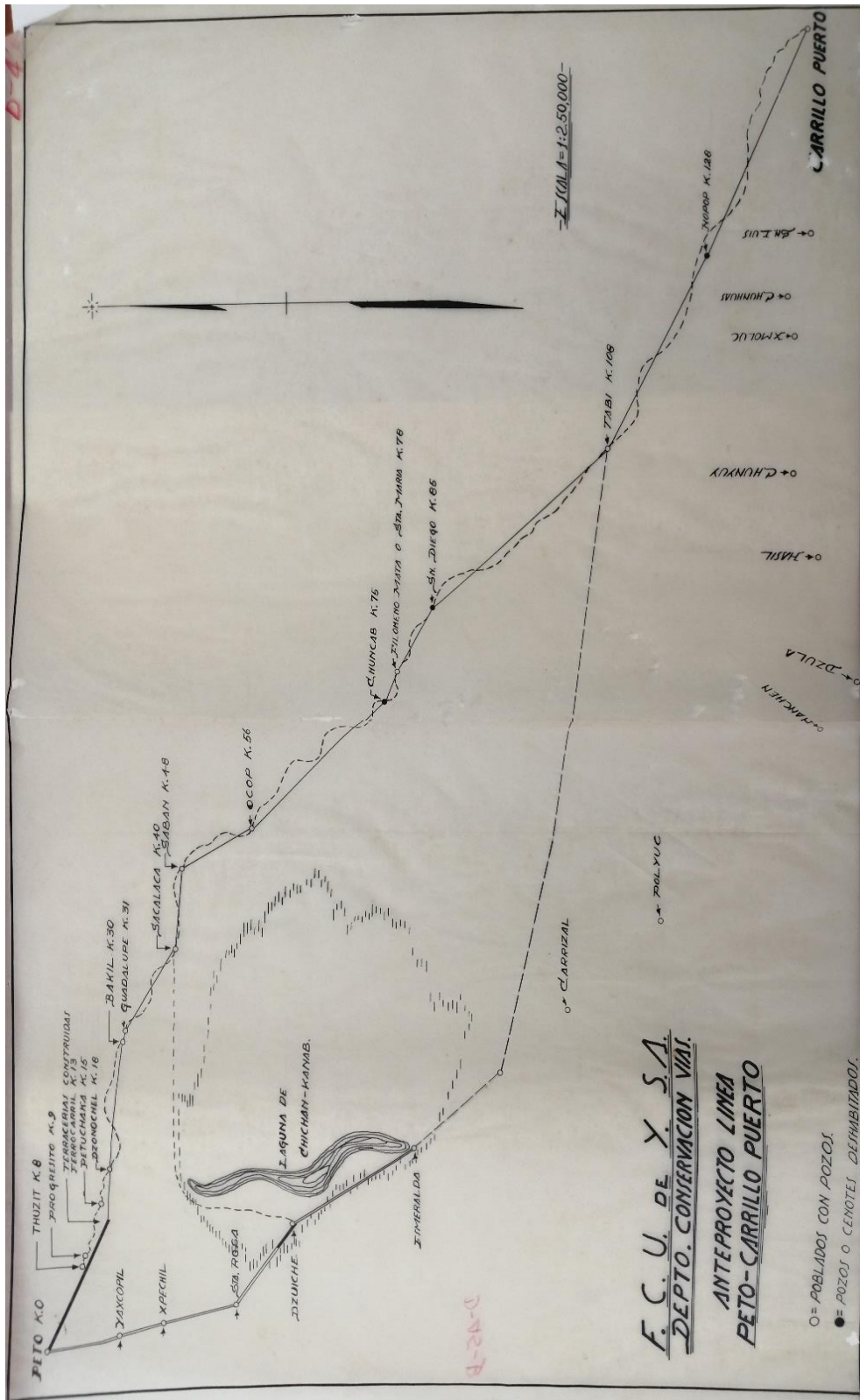
⁸⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, ff. 83-84.

⁸⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/8-1, ff. 88-89.

En este tenor de las solicitudes, y a pesar de las contrariedades, se siguieron formulando peticiones a la federación para la extensión de la vía en su parte sur. Dicha petitoria se seguía realizando bajo el amparo del discurso del progreso y la propagación de la civilización a los territorios del interior. Muestra de esa continuidad fue la del 22 de noviembre de 1889 por Emilio Cantón, quien pedía una modificación al contrato de concesión, donde se le diera la autorización para que siguiera con la construcción de la vía, de Peto hasta Río Hondo, es decir, desde el extremo sur del estado de Yucatán hasta la frontera con Belice. Vía que sería útil para dar pasó a dos asuntos que habían ocupado la atención del gobierno federal: continuar la colonización, y ubicar productos que pudieran ser exportados. En el caso de la colonización se señalaban extensiones de terreno que eran de difícil ocupación debido a la presencia de los mayas sublevados. Y para el segundo caso se ponía atención en productos como hule, copal, fibras silvestres, palo de tinte y maderas preciosas.⁹⁰ A manera de paréntesis, la solicitud de la nueva extensión de vía no sólo implicaba la construcción de vías, demandaba la autorización, algunas subvenciones, y la reubicación del espacio que ocupaba la empresa dentro de Mérida, mediante la petición de terrenos en Chuburna para almacenar los productos destinados a la construcción, pero también a los de exportación. La ubicación del predio le daría una posición más cómoda y relevante dentro de la transportación, ya que se conectaría con alguna de las dos vías a Progreso para que su transportación siguiera su recorrido al puerto. De esta manera la distancia y en consecuencia los gastos de traspase, serían menores comparado con los costos desde un punto céntrico de la capital, o bien, más al sur. Además, sería más eficiente si se toma en cuenta el crecimiento que la ciudad había tenido en los últimos años. Retornando, en este mismo sentido, la empresa establecía una construcción gradual hacia la frontera sur, que concluiría en 25 años a partir de la emisión de la autorización. Este plazo tan largo tomaba en cuenta que la ruta contenía las dificultades de la presencia de los rebeldes en la zona. Sin embargo, el trazo propuesto no fijaba una ruta directa al espacio fronterizo, por el contrario, colocaba como primer punto de llegada la Bahía de la Asunción, para después conectar al puerto de Bacalar, y de este último punto continuar con la línea troncal hacia la frontera, o bien, una vía secundaria. Al final, y de completarse la vía, la empresa se posicionaría como la más importante, no sólo por su extensión, sino porque conectaría a Mérida y el interior de la Península con una salida portuaria, brindando una alternativa, y por supuesto competencia,

⁹⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/96-1.

al puerto de Progreso. Al final, la propuesta fue denegada, al parecer, debido al lento ritmo de construcción que proponía, siendo superada por una concesión ya existente y otorgada a P. G. Méndez, la cual tampoco se materializó. Para ilustrar el caso, véase el mapa 3, donde si bien, el documento corresponde a 1922, se puede apreciar de forma gráfica la ruta que se había anticipado desde la última década del siglo XIX, cuando se proyectó la vía hacia Belice, más específicamente a Río Hondo, y cuya preocupación por conectar al espacio fronterizo siguió siendo un constante, aunque el punto de llegada había cambiado, además de que se tenía mayor claridad de los puntos intermedios.



Mapa 3 Anteproyecto para la línea Peto-Carrillo Puerto
 Fuente: AGEY. Fondo: FUY. Sección: FUY. Serie: Gerencia. Sub-serie: Plano. Caja: 274.Exp.: 66. Año. S/f. Asunto: Anteproyecto Peto-Carrillo Puerto

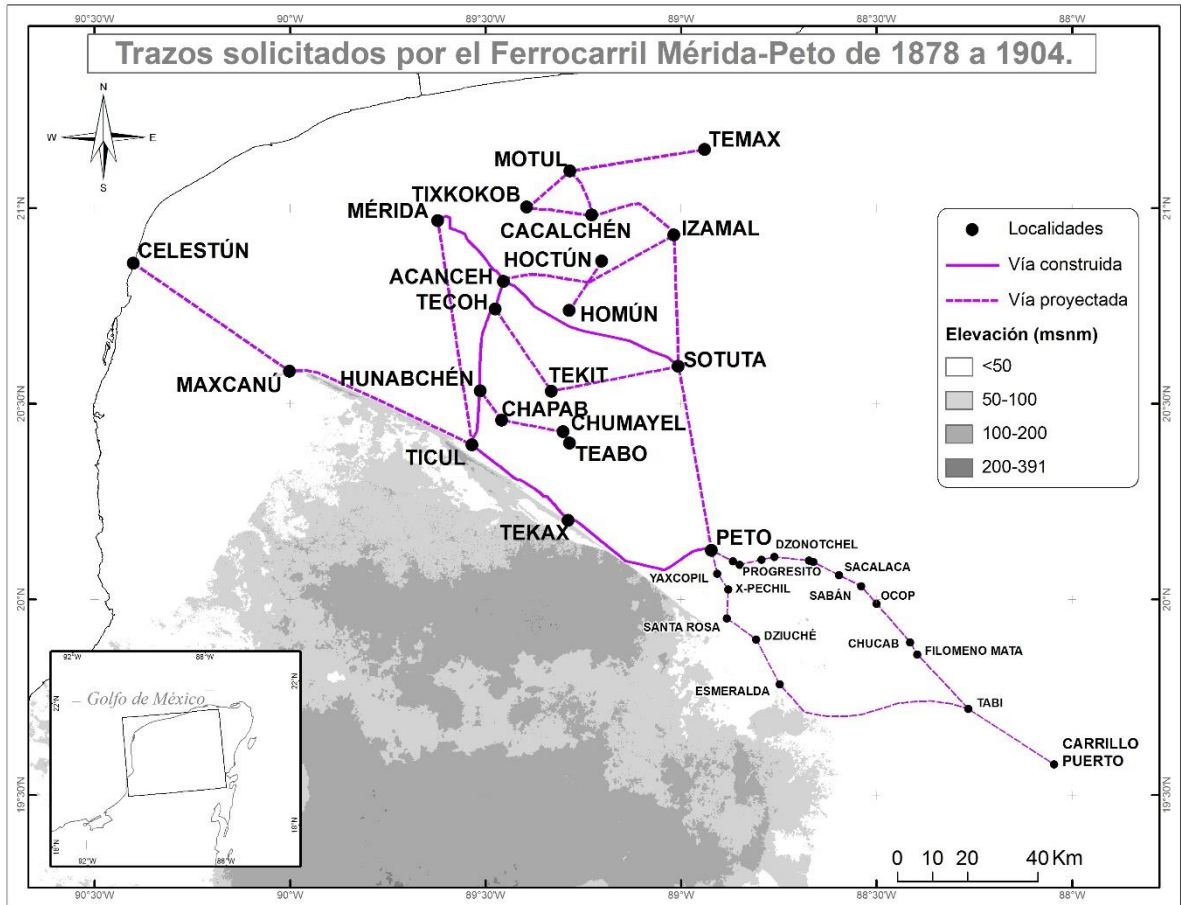
Esta situación, como ya se señaló, compaginó de forma temprana con las solicitudes del Ferrocarril de Mérida a Peto a cargo de los hermanos Cantón, quienes realizaron, como se ha señalado, diversos intentos por extender la vía y crear un circuito comercial en el interior del estado bajo la conexión de diversos puntos importantes como Sotuta desde Peto, en vez de Acanceh a Sotuta como finalmente se concretó, o desde Peto hasta Celestún, o bien, la construcción de una ruta que corriera de sur a norte, partiendo de Peto para conectar con Sotuta, Izamal, Tixkokob, Cabanche, Motul, y finalmente arribar a Temax. Las diferentes peticiones que se han señalado hubiesen gestado una configuración distinta a la concretada y que después de 1909 pasó a ser parte de FUY. Véase la tabla 1 y el mapa 4, donde se exponen las rutas y en consecuencia la articulación de un proyecto que no fue, pero que sí refleja una puja importante por dominar el territorio desplazando e inhibiendo la posible extensión de otras compañías.

Tabla 1. Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Peto

Número	Solicitante	Trazo	Fecha	Puntos de conexión	Ruta
1	Gobierno del Estado	Mérida-Peto	s/f	4	Mérida Ticul Tekax Peto
2	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	s/f	5	Mérida, Acanceh Ticul Tekax Peto
3	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	4 de agosto de 1880	8	(Ramales) Acanceh-Izamal Tixkokob-Motul-Temax Cabachen Teko-Tekit
4	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	12 de junio de 1882	8	Mérida, Acanceh Techo-Tekit Ticul-Maxcanu Tekax Peto Sotuta
5	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	Junio de 1882	10	Mérida Acanceh-Sotuta (prolongación) Teco-Tekit (ramal) Ticul-Maxcanu (ramal) Sotuta-Tekit-Izamal (ramal)
6	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	7 de junio de 1888	2	Muna Chenes Prolongación de vías a Chancanab
7	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	10 de junio de 1891	2	Hoctun (ramal) Homun(ramal)

					(Ambos sin puntos de salida)
8	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	15 de octubre de 1902	6	Hunabchen-Teabo, pasando por Chapab, Mun y Chumayel
9	Hermanos Cantón	Mérida-Peto	4 de agosto de 1904	2	Sotuta (sin punto fijo de origen)

Tabla 1 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Peto
Fuente. Elaboración propia a partir de las concesiones del AGN.



Mapa 4 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Peto de 1878 a 1904
Fuente: Reconstrucción y elaboración propia a partir de los informes de las empresas. Elaboración técnica por el geógrafo Ricardo Hernández Vergara, responsable del Programa Especial de Sistemas de Información Geográfica para Ciencias Sociales y Humanidades del CIESAS.

Por otra parte, las solicitudes de menor envergadura realizadas posteriormente también vislumbran un problema: el de la estandarización tecnológica. Como muestra de ello está el mismo caso del Ferrocarril Mérida a Peto, donde la concesión entre Francisco Z. Mena y Joaquín Casasús, en 1901, estipulaba la construcción de ramales hacia Hoctun y a Villa de Homun. Aquí la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas daba la posibilidad de

emplear la tracción animal, de vapor, o la electricidad como forma de movilidad.⁹¹ En algún sentido la opción de usar otras formas de energía para el uso de rieles pudo, si no inhibir la movilidad, si dificultar su rapidez de transportación. Este factor se sumaría al problema de la disparidad de anchos de vía en la península. La falta de uniformidad en la construcción de los rieles también la tuvieron empresas individuales, como lo fue el caso del Mérida a Peto. Esta compañía ferroviaria solicitó los trazos en distintos momentos sin poner cuidado en la continuidad del diseño del proyecto.

Avanzados los años, al problema de la estandarización y la tracción animal se sumaba uno más para la ruta de Mérida a Peto, y es que para 1900 se había entregado otra concesión, ahora a Manuel Martínez de Arredondo y José María Castro Lara para construir y poner en operación un tranvía en la ciudad de Mérida y al parecer en su periferia.⁹² La aparición de un proyecto de esta naturaleza se esperaría como una consecuencia lógica y complementaria a la dinámica urbana de los últimos años y al proyecto modernizador de la ciudad, sin embargo Casasús, abogado y representante del Ferrocarril Mérida a Peto, mostró fuerte oposición a dicho proyecto. El problema era que la nueva concesión correría paralela a la vía central de la empresa que representaba el abogado, por lo que argumentaba un problema de paralelismo, además de que no podían convivir dos sistemas con capacidades tecnológicas distintas, en el entendido de que a los nuevos concesionarios se les autorizó su petición para operar el tranvía con fuerza animal y no con máquina de vapor. El inconveniente, se afirmaba, derivaría en complicaciones logísticas, siendo las consecuencias inmediatas innumerables accidentes. Sin embargo, el asunto tenía un trasfondo de dos caras. Por una parte, se entraba en un conflicto sobre las competencias que debía ejercer cada nivel de gobierno, pues la empresa ferroviaria alegaba que su concesión no estaba siendo respetada, violando su derecho de vía de 70 metros, por lo que argumentaba que los gobiernos municipal y estatal no tenían la capacidad para contravenir una ley federal. Por otra parte, es muy probable que el reclamo sobre la violación a la concesión se realizara, no sólo por las atribuciones, sino porque el autorizar la construcción de vías paralelas podría sentar un precedente para una futura gestión de una nueva línea que le hiciera competencia con un proyecto más al sur y no sólo urbano.⁹³

⁹¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/18-1, f. 1.

⁹² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/119-1.

⁹³ Esta situación ya se había presentado el 21 de enero de 1889 con la autorización emitida por la legislatura local, quien cedió una concesión a Félix Gómez Mendicuti para construir un tranvía que conectara a Cacalchén,

La búsqueda de negociaciones para no perder los dineros que había dejado la empresa, del Mérida a Peto, como garantía, y estipulado en el contrato del 10 de diciembre de 1879, derivó en un ir y venir entre los Cantón y el gobierno, en este caso local. Muestra de la situación fue que la compañía presentó un reclamo para su entrega, la cual había sido comprometida para su devolución en 1880 con la condición de que la construcción de la vía alcanzara a Acanceh en un plazo de dos años. Al final, la empresa no sólo cumplió con lo estipulado en el contrato, sino que había terminado cinco meses antes. Esta situación reembolsó los dineros que se habían dejado en garantía a través del 25% de sus ingresos líquidos.⁹⁴

No obstante, las tareas de construcción del tren a Peto no fueron sencillas, los retos fueron de distinto tipo, mano de obra, falta de capitales, pillaje, y algunos otros. A modo de ejemplo, para el caso de la mano de obra, Rodulfo Cantón, presentó una queja el 12 de octubre de 1881 contra vecinos de Seye y Homun, perteneciente al partido de Acanceh, que trabajaban en la cimentación de la vía. El problema era que habían abandonado los trabajos de construcción y se habían llevado las herramientas que le pertenecían a la compañía. Cantón calificó el acto como un “abuso punible”, y exigió a las autoridades la realización de las indagaciones y el castigo correspondiente. La intención de dar seguimiento al caso no sólo tenía como objetivo recuperar las herramientas, sino corregir el comportamiento y evitar la “desmoralización de los trabajadores”.⁹⁵ Dicho de otra forma, el fin era regular el comportamiento mediante la coerción para evitar más conductas del mismo tipo, las cuales no eran inusuales sino más bien frecuentes en la región, particularmente para los primeros años, cuando la llegada del tren significó una irrupción en los sistemas de trabajo y formas de vida. En cuanto al pillaje, el mismo Cantón interpuso una nueva queja, ahora el 21 de octubre, contra individuos que a la altura de la hacienda de San Antonio, cerca de Kanasin, apedrearon el tren de pasajeros.⁹⁶ En este caso no se encontró a los involucrados, el dictamen estableció que los responsables lograron escapar debido a la oscuridad de la zona, puesto que el ataque se registró a las 6:40, además de que los perpetradores lograron internarse en el

Hoctun, Hocabá, Tahmek, Sahcabá, Huní, Xocchel, Kantunil e Izamal, aunque con opción de extenderse. AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/187-1.

⁹⁴ AGEY. Fondo: Poder ejecutivo. Sección; Tesorería General de las Rentas del Estado. Serie; Hacienda. Caja 376, Vol. 326, Exp. 87, f. 1. Documento de marzo 8 de 1884.

⁹⁵ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo. Sección: Dirección General de Ferrocarriles de Mérida Peto. Serie: Justicia. Caja 359, Vol. 309, Exp. 36.

⁹⁶ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo. Sección: Dirección General de Ferrocarriles de Mérida Peto. Serie: Justicia. Caja 359, Vol. 309, Exp. 36.

monte, lo que significó que los reclamos no siempre tuvieron éxito, pues los actos fueron llevados no sólo por individuos sino también por grupos que se escondieron en el anonimato.

Otro ejemplo de las dificultades, aunque con una problemática de mayor fondo fue la del 18 de enero de 1884, cuando Rodulfo Cantón escribió al gobernador del estado solicitando una prórroga para la terminación de algunos trabajos, incluyendo el edificio para oficinas que se estaba edificando en la capital. En el documento se aducía la mala situación económica del estado y se explicaba que uno de los eventos que más había perjudicado era la reciente plaga de langostas que había destruido a casi la totalidad de las cementeras de Yucatán.⁹⁷ La situación en sí era mucho más complicada, puesto que se exponían los efectos de dicho fenómeno, el cual había provocado la pérdida de cereales, por lo que el producto tuvo que suplirse con la importación, sostenida con los ingresos del henequén, que ocasionaba una ausencia de ganancias, y en consecuencia, de recursos para invertir en las empresas. Al final, la autorización de la prórroga se otorgó por un año.

Pero antes del anterior alegato, Cantón escribió al gobernador del estado entre el día 14 y 17 de enero para señalarle que a pesar de las dificultades que habían enfrentado, no habían parado en la construcción de la vía, por lo que solicitaba se le cubriera el monto de las subvenciones de los kilómetros aprobados por la Secretaría de Fomento.⁹⁸ El dinero era necesario y muy importante para la economía de la empresa, y para seguir con la construcción de la vía.

En este sentido, el problema de los retrasos continuó presente a lo largo de la década de los ochentas, siempre argumentando por parte de la empresa la “falta de brazos”. La situación derivó no de la falta de trabajadores, sino como consecuencia de la forma de vida de la población maya y su concepción acerca del trabajo, señalando que los indígenas “carecían de aspiraciones y de necesidades materiales”.⁹⁹ Lo cierto es que la ocupación industrial, aunque en este caso de jornal, no formaba parte de una economía de auto subsistencia, y los nuevos oficios coexistían con la presencia de los sistemas de trabajo de antiguo régimen. Es decir, la existencia de jornales en la empresa ferroviaria presentaba una

⁹⁷ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo. Sección: Dirección General de Ferrocarriles de Mérida a Peto. Serie: Administración. Caja 374, Vol. 324, Exp. 107.

⁹⁸ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo. Sección: Dirección General de Ferrocarriles de Mérida a Peto y Calkini. Serie: Gobernación. Caja 375, Vol. 325, Exp. 29.

⁹⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 11b.

forma de trabajo más versátil, que no los coaccionaba a un ciclo de cultivo, o al de trabajo forzoso del viejo régimen. Esta situación explicaría los periodos de trabajo intermitentes, que llevaron a la empresa a levantar la voz para señalar que los jornaleros sólo trabajaban los días suficientes para cubrir sus gastos de la semana, pero después de ahí ya no se les veía. El problema con los trabajadores fue continuo, para 1888 en el Ferrocarril de Mérida a Peto, la falta de mano de obra ya no sólo se debía a la concepción dispar que se tenía del trabajo, al parecer, para ese momento, el cultivo del henequén ya comenzaba a despuntar como un producto primario y muy redituable en la zona sur, por lo que las haciendas demandaban un número mayor de trabajadores, situación que representó una molesta competencia con la compañía ferroviaria al acaparar a los trabajadores.¹⁰⁰

Ferrocarril Mérida a Calkini

La concesión del Ferrocarril Mérida Calkini se celebró el 14 de septiembre de 1880 entre el Ejecutivo de la Unión, representado por Manuel Fernández, quien se desempeñaba como oficial mayor de la Secretaría de Fomento, y Agustín del Río como representante del estado de Yucatán. Este contrato tuvo, como todos, una serie de modificaciones en años posteriores, entre las que destacó el incremento del trazo, modificación de tarifas y la reforma del número anual de kilómetros por entregar. De las rutas destacan las solicitudes para tender ramales hacia Hunucmá, es decir, hacia el norte, y hacia Abala y Muna, es decir, hacia el sur. No obstante, el gran cambio vino en 1881, cuando se celebró un nuevo contrato y se fusionó la concesión con la del Ferrocarril de Campeche a Calkini, para dar paso a la Compañía Peninsular de Ferrocarriles. En esta concesión se eliminó el trazo hacia Celestún. Sin embargo, las modificaciones posteriores revelan problemas internos de construcción, pues las modificaciones originales estipulaban la entrega de 12 kilómetros por año por parte de la empresa, haciéndose la construcción en dos sentidos: de Mérida a Campeche, y de Campeche a Mérida. Mientras que para 1899 las cláusulas ya sólo estipulaban la entrega de cuatro kilómetros anuales. Probablemente las anuencias para postergar la entrega del total de la obra se debieron a problemas financieros de la compañía.

Al final, la construcción de la vía se realizó. Aunque al parecer, la vía cuya dirección se encaminaba al poniente y que había generado importantes expectativas, no tuvo los resultados esperados, como se confirmó en los primeros años del nuevo siglo con la

¹⁰⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 18b.

disminución de su tráfico y en consecuencia de sus corridas. La zona de construcción del proyecto, alejado de conflictos como la guerra de castas, vislumbraba un propósito funcional, sobre todo por la conectividad con Campeche. No obstante, el mismo escenario formaba parte de una quimera debió a que la principal zona de explotación henequenera se encontraba en la parte este y norte de Mérida, mientras que la ruta a Campeche anclaba en su parte final, en la capital campechana, el puerto, siendo éste último menos protagónico debido al ascenso de Progreso. Al final, a pesar de que hubo intentos por volver más beneficiosa la línea con el ahorro de costos, como por ejemplo, la conectividad con la vía de Mérida-Progreso en 1894, no fue suficiente.¹⁰¹

Para ilustrar mejor esta última situación, en 1894 la empresa del Ferrocarril a Campeche a través de su representante, Manuel Peniche, gestionó ante la Secretaría la construcción de una vía directa que permitiera la conexión entre las empresas de Mérida a Campeche y de Mérida a Progreso. El objetivo era facilitar la transportación para la primera mediante el ahorro de los costos de traspaso que se realizaba en la capital, así como el de tiempo. La propuesta resolvería la logística entre ambas compañías, pero antes de ello había que arreglar un problema que había salido a flote, la falta de estandarización de vías. La vía de Campeche se había trazado como línea angosta, mientras que la de Progreso se hizo como vía ancha. Al final, la Secretaría autorizó la construcción de la conectividad, siendo realizada en el kilómetro cuatro de la línea a Campeche, y en el kilómetro tres de la línea a Progreso, es decir, fuera de la ciudad de Mérida. Esta línea que circundaba la capital quedó bajo la operación de la empresa de Mérida-Campeche, así como su explotación, aprobada en diciembre de 1895.¹⁰²

Sin embargo, el proceso de construcción, particularmente en las gestiones, tuvo una dinámica propia, aunque mucho menor si se le compara con otros casos. El trazo fue claro desde un primer momento, unir a Mérida con Calkini. No obstante, en las negociaciones resaltan conexiones como vías troncales o ramales. En este caso estuvieron Hunucma, Abala o Muna como vías centrales, sin embargo, hubo peticiones que no se concretaron en su construcción, como el ramal a Celestún. Véase la tabla 2, donde se señalan las gestiones.

¹⁰¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 146-1.

¹⁰² AGN, SCOP, FUY, Exp. 146-1.

Tabla 2. Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Calkini

Número	Traza	Fecha	Puntos de conexión	Ruta
1	Mérida-Calkini	14 de septiembre de 1880	3	Mérida Calkini Celestún (ramal)
2	Mérida-Calkini	16 de abril de 1888	6	Hunucma (vía troncal) Abala (vía troncal) Muna (vía troncal) Mérida-Calkini-Celestún
3	Mérida-Calkini	5 de octubre de 1889	4	Mérida-calkini Hunucma (vía troncal) Abala (vía troncal) Muna (vía troncal)

Tabla 2 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Calkini
Fuente: Elaboración propia a partir de los informes del AGN.

Ferrocarril Mérida-Valladolid

La historia del Ferrocarril Mérida a Valladolid tiene similitudes con las líneas del norte y del sur. La concesión para esta compañía se otorgó el 10 de diciembre de 1872 y fue celebrada entre Manuel Fernández, oficial mayor de la Secretaría de Fomento, y Francisco Cantón como solicitante.¹⁰³ Sin embargo, hubo una renovación en la concesión para 1880, mientras que para el siguiente año, 1881, el mismo Cantón obtuvo una concesión para construir una vía de Conkal a Progreso. La obtención de ambos permisos fue seguida de otra petición el 15 de diciembre de 1883, donde se obtuvo la aprobación para fusionar ambas concesiones, con lo que se constituía la ruta del oriente, es decir, de Mérida a Valladolid con ramal de Conkal a Progreso. Sin embargo, los años subsecuentes se distinguieron por las constantes peticiones para modificar los contratos, en los que se cambiaban algunas cláusulas sobre las rutas en sus puntos intermedios, las fianzas, entre otras obligaciones o compromisos, lo que propició que la construcción se hiciera a ritmo lento, y en consecuencia se pospusieron las fechas de culminación de la obra, siendo algunos ejemplos de esas postergaciones, la del 10 de abril de 1904,¹⁰⁴ o bien, la del 10 de abril de 1911.¹⁰⁵

¹⁰³ AGEY. Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (AHMFY). Sub-fondo: FUY (Ferrocarriles Unidos de Yucatán). Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 5, Exp. 26, ff. 26-32.

¹⁰⁴ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 5, Exp. 26, f. 42.

¹⁰⁵ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 5, Exp. 26, f. 47.

La diferencia entre estos dos contratos fueron las modificaciones a los puntos intermedios, pues el primero sugería el siguiente recorrido: Mérida, Tixkokob, Motul, Izamal y Valladolid. Mientras que el segundo modificaba el trazo, agregando en la ruta a Temax.¹⁰⁶ Al final, este contrato fue importante en cuanto a la renovación de la concesión, pero no definitiva en cuanto a la traza, debido a que la ruta final dejó fuera de su recorrido a Izamal. El trayecto bajo este esquema quedó condicionado a una conexión obligatoria con la capital, y, en consecuencia, para la salida o entrada de pasajeros. Ante esta situación Francisco Cantón gestionó un nuevo contrato ante la Secretaría de Fomento para la construcción de un ferrocarril que partiera de Progreso y se conectara con Conkal. El resultado fue que en junio de 1881 se le concedió la autorización de dicha ruta, y a su vez su conexión con la línea de Mérida-Valladolid, lo que significó una ruta alterna de entrada y salida para la parte oriente del estado, pero también, para otras compañías que estaban dirigidas al interior, como era el caso de Peto.

Estos dos contratos constituyeron un proyecto de un particular, y que de forma constante entró en negociaciones con la federación para gestionar la prórroga de los tiempos de entrega de la vía, así como la modificación de trazos. Esto último se observa en la gestión del 18 de junio de 1888 donde la ruta nueva sugerida era la siguiente: Mérida, Tixkokob, Motul, Temax, Cenotillo, y Valladolid, incluyendo un ramal que partiera de la vía principal a Tzimin, pasando por Espita.¹⁰⁷ Tiempo después, el 28 de junio de 1897 se celebró un nuevo contrato donde se modificaba otra vez la ruta, ahora ésta sería de la siguiente forma: Mérida, Tixkokob, Motul, Temax, Tunkax, Dzitas y Valladolid, aunque con el mismo ramal a Tzimin pasando por Espita.¹⁰⁸ Menos sorprendente fue el nuevo contrato que se realizó el 4 de septiembre de 1901, donde Cantón obtenía la facultad para construir dos ramales que, partiendo de la vía principal, se dirigieran, el primero a Acanceh pasando por Seye, y el segundo a Cacalchen.¹⁰⁹ Al final, lo que se observa en esta compañía es una historia de solicitudes, donde el eje central fue la expansión y el dominio de una zona en particular, aunque si se le compara con el caso del Mérida-Peto, su propósito fue menos ambicioso, pero

¹⁰⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/37-1.

¹⁰⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/40-1.

¹⁰⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/48-1.

¹⁰⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/50-1.

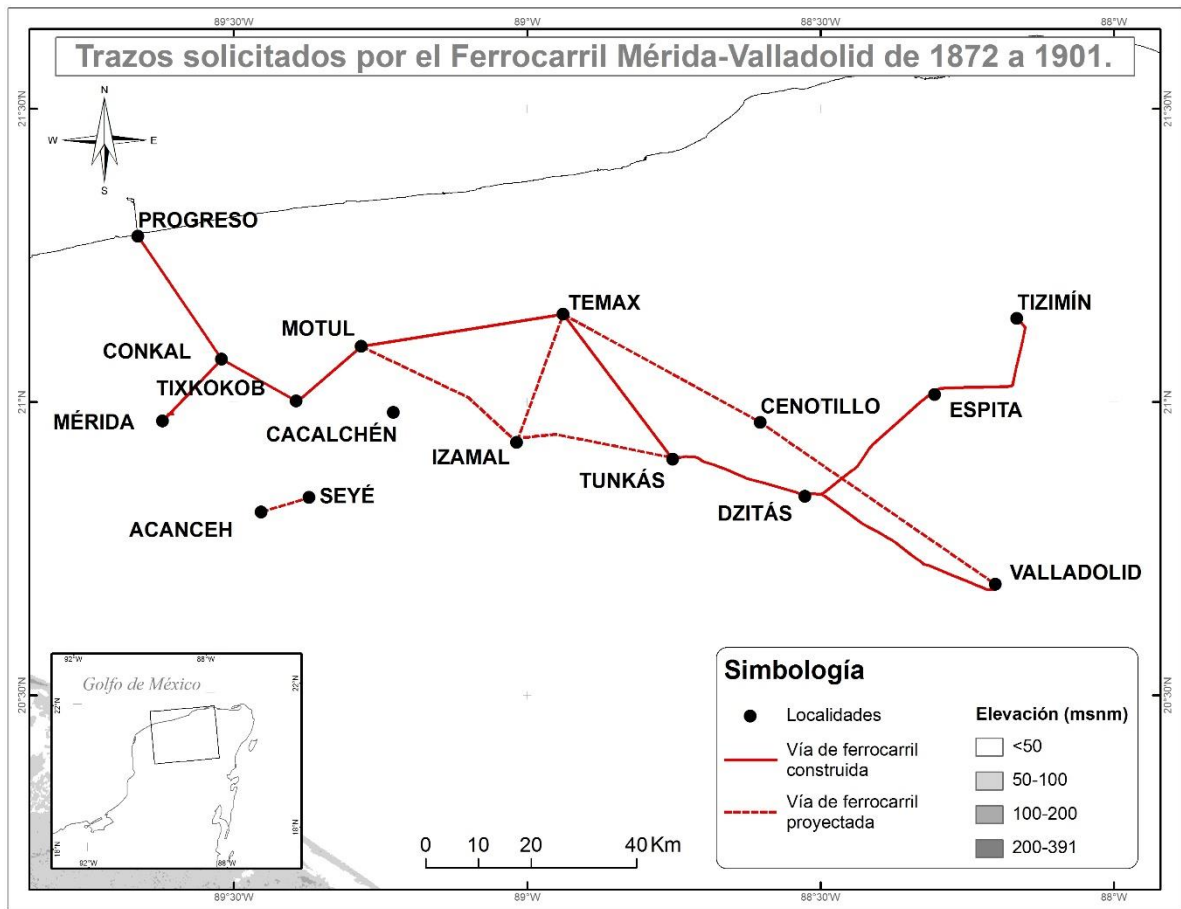
no por ello inexistente. Véase la tabla 3 y el mapa 5, donde se exponen las diferentes solicitudes y el trazo imaginado por el mismo Francisco Cantón a través de las gestiones.

Tabla 3. Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Valladolid

Número	Trazo	Fecha	Puntos de conexión	Ruta
1	Mérida-Valladolid	15 de diciembre de 1880	6	Mérida Tixkokob Motul Temax Izamal Valladolid
2	Mérida-Valladolid	4 de junio de 1881	8	Mérida Tixkokob Motul Temax Izamal Valladolid Progreso-Conkal
3	Mérida-Valladolid	18 de junio de 1888	8	Mérida Tixkokob Motul Temax Cenotillo Valladolid Espita-Tzimin (ramal, sin punto de salida definido)
4	Mérida-Valladolid	28 de junio de 1897	10	Mérida Tixkokob Motul Temax Tunkax Dzitas Valladolid Dzita-Espita-Tzimin (ramal)
5	Mérida-Valladolid	4 de septiembre de 1901	3	Seye-Acanceh (ramal, punto de origen sin definir) Cacalchen (ramal, punto por definir)

Tabla 3 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Valladolid

Fuente: Elaboración propia a partir de las concesiones del AGN



Mapa 5 Trazos solicitados por el Ferrocarril Mérida-Valladolid de 1872 a 1901

Fuente: Reconstrucción y elaboración propia a partir de los informes de las empresas. Elaboración técnica por el geógrafo Ricardo Hernández Vergara, responsable del Programa Especial de Sistemas de Información Geográfica para Ciencias Sociales y Humanidades del CIESAS.

De los ingresos generales y los gastos de explotación

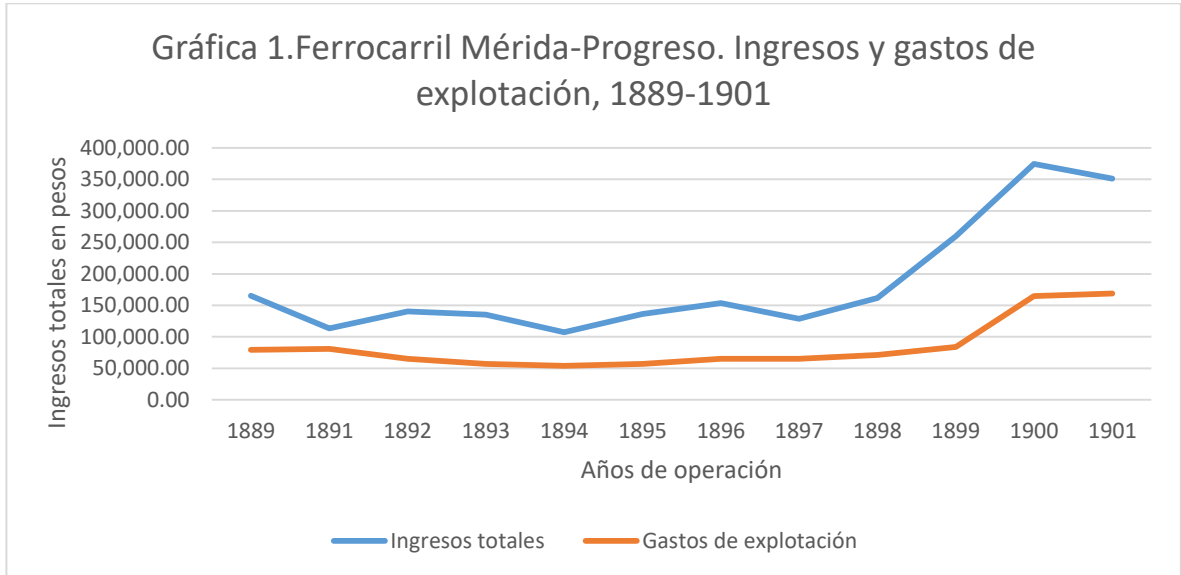
Una vez constituidas las empresas y definidos sus trazos, se pusieron en operación los trenes para pasajeros y mercancías para la venta de movilidad. En una visión general sobre la funcionalidad de las compañías realizada a través de los ingresos y los gastos de explotación, donde la diferencia entre ambos conceptos permite observar las entradas por fletes y los gastos realizados por las operaciones, lo que se obtiene, en general, son resultados positivos, permitiendo visualizar márgenes de ganancia considerables, aunque diferenciados dependiendo de la compañía. Como muestra pueden verse las gráficas siguientes (1 y 2), la primera correspondiente al Ferrocarril Mérida a Progreso, y la segunda al Ferrocarril Mérida a Valladolid. En términos corrientes, puede observarse que los gastos fueron menores a los ingresos, arrojando en consecuencia márgenes de ganancia de consideración. Pero no se debe de perder de vista, que, para los primeros años de operación de las compañías, algunas de

estas empresas aún no lograban afianzarse, seguían en proceso de construcción, en ampliación de su inventario para el material rodante, mejoras técnicas, así como terminación de edificios, sin contar otros factores. Por lo que, si bien el coeficiente de explotación en todas las compañías parece ser positivo, deben tomarse en cuenta otros elementos para explicar la situación real de las empresas. No se debe olvidar, que este panorama favorable se generó por la creciente demanda del henequén, lo que brindó holgura a las entidades, promoviendo una proyección de largo plazo optimista, aunque detrás de bambalinas la realidad era que las empresas tenían hipotecas con personajes locales, así como compromisos de construcción, por lo que esa imagen de empresas exitosas se difumina, aún a pesar de los ingresos que parecían favorables.

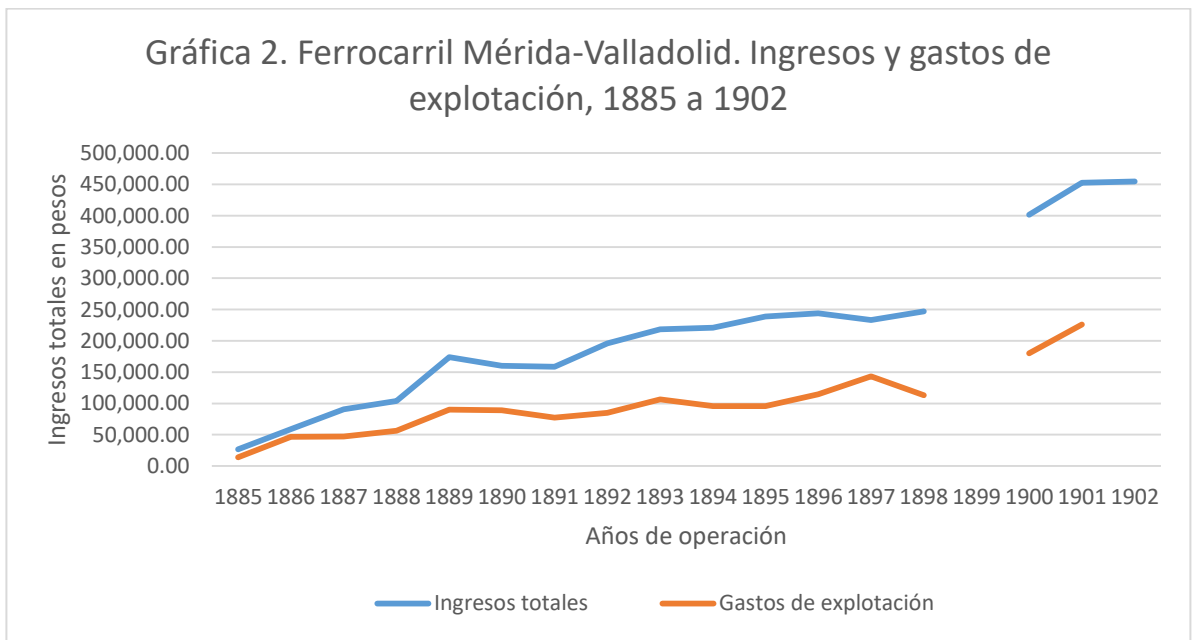
Revisando lo señalado, véase la gráfica 3 del Ferrocarril Mérida a Izamal, donde se sigue su trayectoria de 1891 a 1902, años en que a pesar de que ya formaba parte del Ferrocarril de Mérida a Progreso como resultado de una operación de compra, sus registros de contabilidad se seguían realizando por separado. En este lapso del que se logró registro, los ingresos y los gastos de explotación tuvieron un ritmo creciente en correspondencia a la expansión y construcción de la vía, y en el que los ingresos fueron mayores a los gastos, con excepción del año de 1900, donde los gastos absorbieron a los ingresos por completo. La causa fue que desde el año anterior, 1889, los gastos de explotación tuvieron un incremento estrepitoso, en contraste con los ingresos, los cuales se mantuvieron muy por debajo de lo esperado, dejando prácticamente a la empresa sin ganancias por concepto de transportación. A esta pérdida debe añadirse que la contracción en las finanzas no anulaba que la empresa ferroviaria cumpliera con sus obligaciones adquiridas, como podía ser el pago de hipotecas, lo que en consecuencia arrojaba un mal año en términos de rentabilidad. Sin embargo, el análisis en la temporalidad señalada, de 1891 a 1902, no debe considerarse necesariamente como exitoso, el margen existente entre los ingresos totales y los gastos de explotación debe ser filtrado por los compromisos adicionales, por lo que los dividendos favorables no correspondieron a cantidades elevadas, volviéndose en consecuencia una ganancia relativa, pues al menos desde la parte empresarial no significó la acumulación de riqueza, como lo señala Wells.¹¹⁰ El referido autor manifestó que los inversionistas que combinaron el rubro ferroviario y el henequenero como patrimonio, no lograron la acumulación de capital. Lo

¹¹⁰ Wells, *op. cit.* pp. 191-192. El autor refiere particularmente la combinación de los propietarios de los ferrocarriles con patrimonios henequeneros.

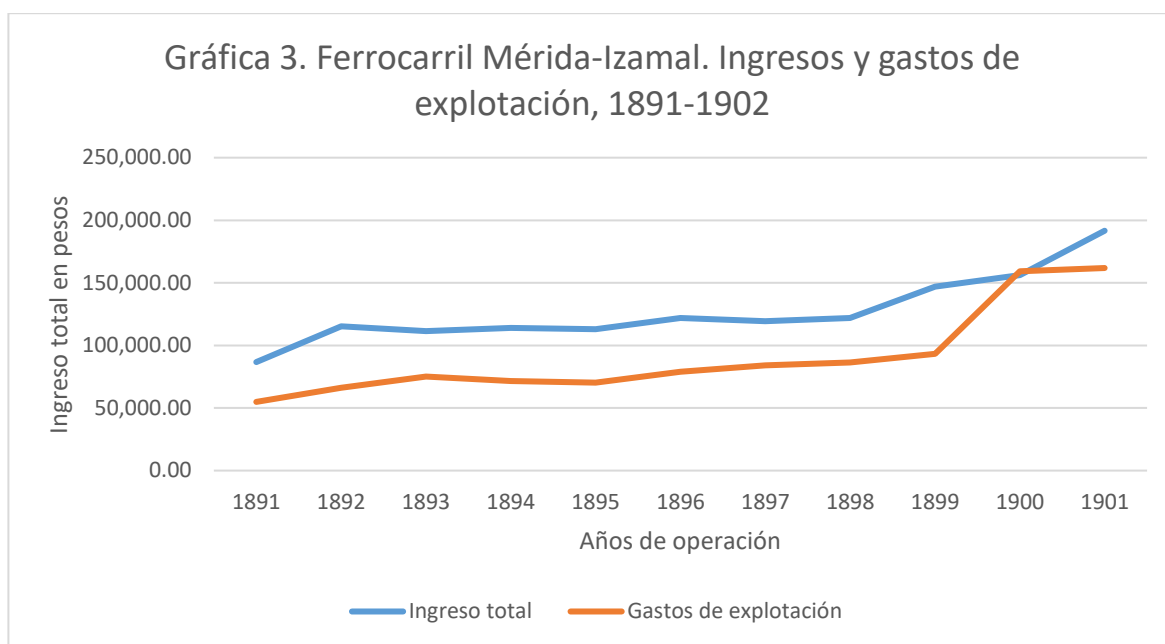
cual se confirma con la sobrecapitalización de las empresas, sus devaluaciones y las estimaciones excesivamente positivas de las compañías que dieron paso a las especulaciones. En consecuencia, la diferencia entre los ingresos y los gastos constituyó un espejismo de funcionalidad óptima.



Gráfica 1 Ferrocarril Mérida-Progreso. Ingresos y gastos de explotación, 1889-1901
Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales



Gráfica 2 Ferrocarril Mérida-Valladolid. Ingresos y gastos de explotación, 1885 a 1902
Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales



Gráfica 3 Ferrocarril Mérida-Izamal. Ingresos y gastos de explotación, 1891-1902
Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales.

Una comparativa de los ingresos por pasajes y fletes

La situación anterior, no impide revisar el papel central que tuvieron los ingresos para las compañías, derivados de los rubros de pasaje y flete, los cuales determinaron la funcionalidad de las empresas. Para el caso de Yucatán, se ha sostenido que los ingresos provinieron principalmente del henequén, de una economía exportadora. Sin embargo, a diferencia de lo señalado por Zanetti para el caso cubano, donde menciona que el rubro de pasajes no jugó un papel central,¹¹¹ en el caso de Yucatán, la situación fue distinta.

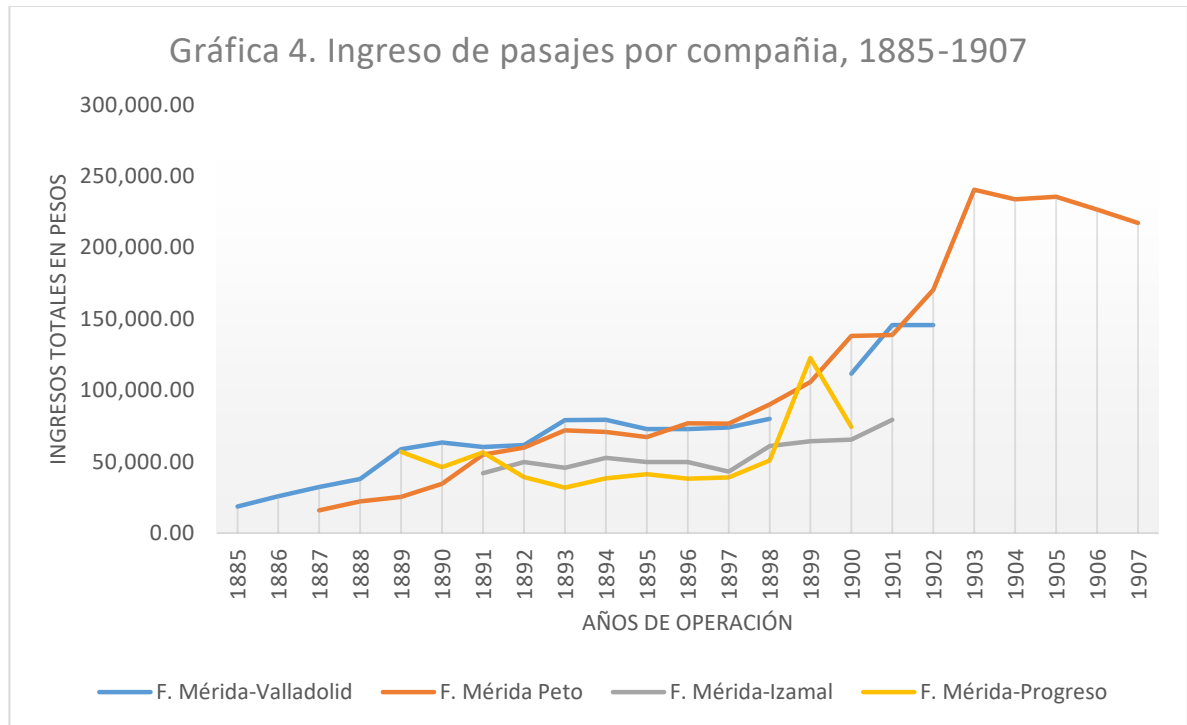
Para las empresas es notorio que las entradas por pasaje jugaron un papel significativo, véase la gráfica 4, donde se despliegan los ingresos por dicho concepto de cada empresa. No obstante, es preciso mencionar algunas consideraciones en la presentación de los datos en el esquema. La primera, que la gráfica tiene la ausencia de información para algunos años, aunque no entorpece la secuencia sobre la importancia del rubro. En adhesión, y como consecuencia, el registro de datos para cada empresa ha provocado que los plazos de inicio, o de operación, así como de finalización, no sean los mismos, esto a pesar de que tenemos como fechas extremas los años de 1885 a 1907. Entre los motivos que explican la situación se encuentra que, en la exhibición también se debe considerar que no siempre se

¹¹¹ Zanetti, *op. cit.*, pp. 108-109.

tuvieron las cifras de los resultados de operación en sus primeros años. El único caso del cual se tienen antecedentes para los años iniciales es el del Ferrocarril Mérida a Valladolid. El motivo de esta ausencia de datos es que la operación de los ferrocarriles no se hizo de forma inmediata, es decir, desde el año en que obtuvieron sus concesiones o bien comenzaron las construcciones de vías y edificios, más bien debe entenderse que los comienzos fueron difíciles, debido a los ritmos de construcción y a los cortos tramos con que se iniciaron las empresas, mismos que debían ser avalados por parte de la federación para su explotación. Además, debemos de entender que la presencia del tren no significó una adopción inmediata por parte de la población, sobre todo en las zonas periféricas a la capital, por el contrario, los primeros años fueron de irrupción en el paisaje y en la vida de las personas. Por último, la terminación de la secuencia en la gráfica para tres empresas, a partir de 1903, se debe a que la única que tuvo continuidad de forma independiente fue la del Ferrocarril Mérida a Peto, su incorporación se realizó hasta 1907, mientras que las otras participaron en la unificación en 1902, fusión que si bien no inhibió de forma repentina la autonomía en la elaboración de los informes, si representó una reformulación del sistema y en consecuencia de la logística.

En consecuencia, se puede observar que los ingresos por pasaje fueron en incremento para dos líneas particularmente: la del Ferrocarril Mérida a Valladolid, y la del Ferrocarril Mérida a Peto. Este último de consideración, aunque con ligeras oscilaciones. Particularmente el caso del Mérida a Peto tuvo un crecimiento sostenido hasta 1903, año a partir del cual comenzó una reducción mínima en sus ingresos hasta 1907. En otras líneas, como la del Ferrocarril de Mérida a Izamal, los ingresos representan una entrada estable de 1890 a 1897, presentando a partir de este año un ligero incremento hasta 1901, lo que lleva a observar que la compañía, al momento de su venta, lucía ingresos positivos por concepto de pasaje. En el caso de la línea del Ferrocarril Mérida a Progreso, una línea cuya conexión estaba ligada al puerto, registra un comportamiento inestable y por debajo de las otras compañías, incluso discordante por su conexión al mar y en consecuencia a la dinámica que ello implicaba. Muestra de ello es que en el transitar de los primeros dos años de los que se tiene registro, de 1889 a 1890, hubo una baja, con una ligera recuperación para el año siguiente, 1891. Sin embargo, de este última fecha hasta 1898 sus ingresos más bien fueron irregulares. Para 1899 alcanzó su punto más alto en ingresos por concepto de pasajes, siendo superiores a 122 mil pesos, aunque para el año contiguo apenas alcanzó los 74 mil pesos, sufriendo una caída del 39%. En el caso de esta última compañía, la baja de los ingresos,

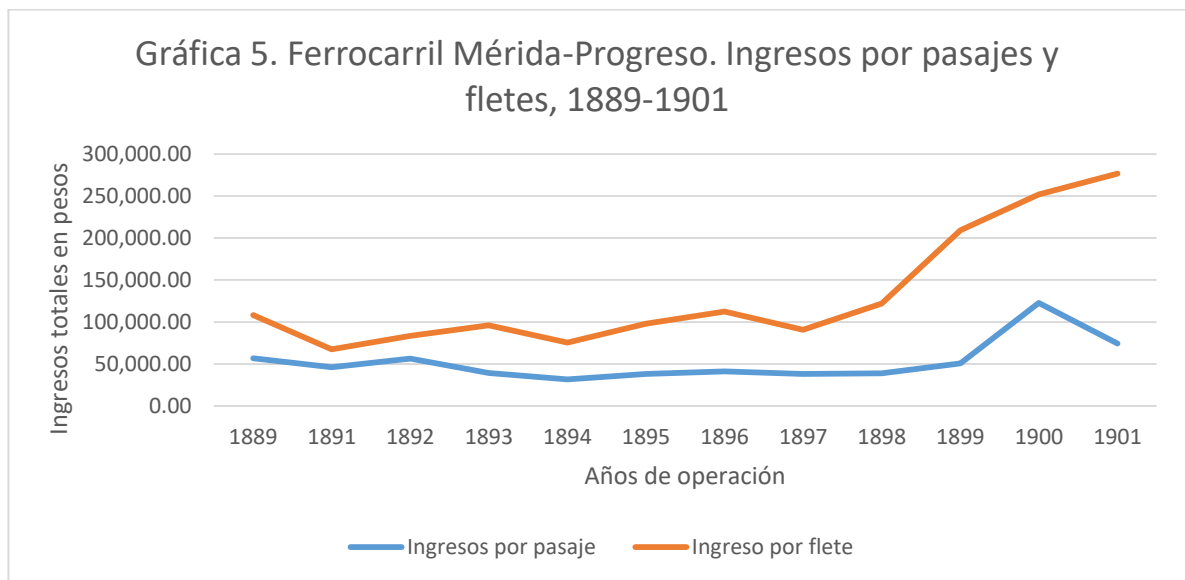
comparados con el resto de las compañías, resulta particular dada la importancia de la vía, lo que sugiere que la movilidad de personas hacia el puerto no se realizó en el mismo volumen que el resto de las líneas hacia la capital, o en su tráfico interno. Situación que también se explica, por la existencia de la línea de Conkal a Progreso, perteneciente al Ferrocarril Mérida a Valladolid, siendo una ruta de competencia importante que claramente impidió no sólo la monopolización de la salida al puerto, sino una competencia importante por la cooptación de las fuentes de ingreso, en este caso, del pasaje.



Gráfica 4 Ingreso de pasajes por compañía, 1885-1907
 Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales de las empresas

Ahora bien, si se revisan los ingresos por compañía, prestando atención a los rubros de ingresos por movilidad: pasaje y flete de mercancías, resaltan puntos de consideración. Por ejemplo, en el caso del Ferrocarril de Mérida a Progreso, los ingresos por flete y pasaje tienen momentos de convergencia y divergencia. Ilustrando la situación, de 1889 a 1891 ambos conceptos sufrieron una reducción, siendo la de mercancías la más pronunciada, al pasar de 108 mil pesos a 67 mil, mientras que el pasaje sólo tuvo una pérdida de 10 mil pesos, al contraerse 56 mil a 46 mil pesos. En 1892 se registró una recuperación en ambos rubros, sin embargo, en el caso del pasaje, ésta sólo se mantuvo el mismo año, 1892, pues de 1893 a 1894 mantuvo una ligera caída. Fue hasta el año entrante, 1895, que se comenzó a registrar

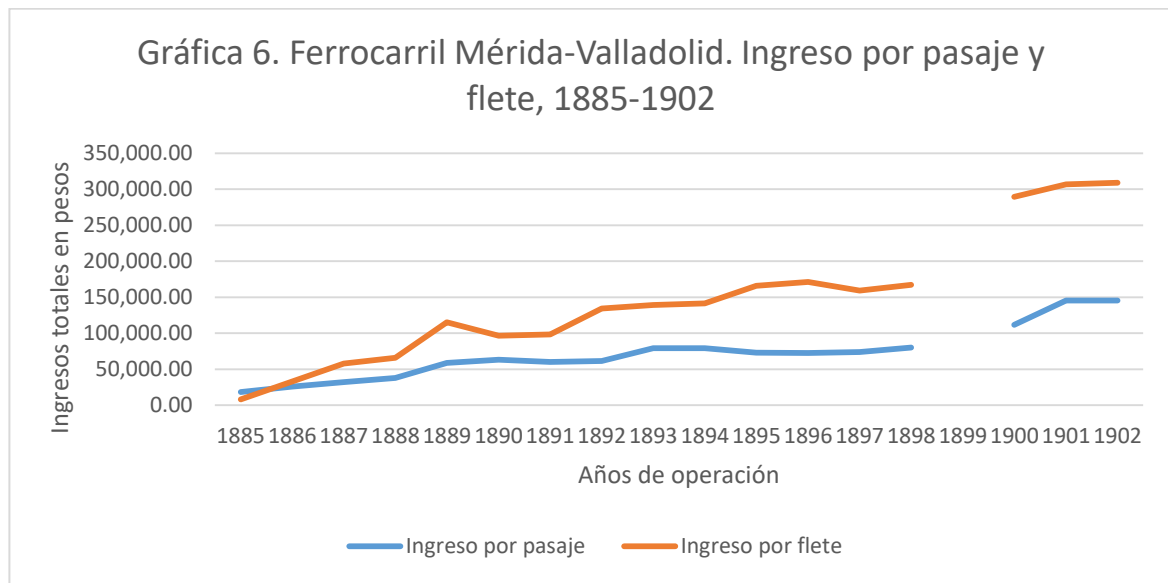
un ingreso regular, al menos hasta 1899. En el transitar de la centuria, en 1900, la situación fue bastante favorable para la empresa, disparándose el ingreso a 122 mil pesos, números que contrastaron con los del año previo en el que sólo se registraron 50 mil pesos, aunque el crecimiento fue efímero, ya que al año siguiente, 1901, el rubro de pasajes tuvo una caída estrepitosa al recibir sólo 74 mil pesos. En cuanto al flete de mercancías, como se señaló líneas anteriores, los ingresos fueron oscilatorios, particularmente de 1889 a 1897, lapso donde la entrada máxima fue de 108 mil pesos, correspondientes a 1889 como año de operación, mientras que en 1897 apenas se llegó a los 90 mil. La situación sufrió un giro en 1898 cuando se dio un crecimiento pronunciado hasta 1901, pasando de 121 mil pesos a 276 mil, traduciéndose en un incremento de 128%. Véase gráfica 5.



Gráfica 5 Ferrocarril Mérida-Progreso. Ingresos por pasajes y fletes, 1889-1901
Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales de las empresas

En cuanto al Ferrocarril de Mérida a Valladolid, los resultados de la movilidad fueron más estables, puesto que el crecimiento fue sostenido en el rubro de los pasajes como en el de los fletes. Los dos conceptos por ingresos se lograron rastrear desde 1885, año que se caracterizó por la primacía del rubro de pasajes, al arrojar un ingreso de 18 mil pesos, cifra que contrastó con los apenas 8 mil pesos logrados por la venta de flete, habiendo una diferencia de 55% entre ambos conceptos. Sin embargo, para 1886 la situación se invirtió, la venta de transportación para mercancías fue mayúscula en contraste con la del concepto por pasaje, escenario que se mantuvo hasta 1902, año de la consolidación. El hecho se ilustra revisando el periodo, desde 1885 hasta el año final, 1902, donde se pasó en ese lapso de 18

mil pesos a 145 mil por venta de pasajes. Mientras que en el caso del flete, la movilidad fue sostenida, al pasar de 8 mil pesos en 1885 a 308 mil para 1902, aunque es cierto que los años de 1890 y 1891 registraron una baja en el periodo de crecimiento, eso no impidió que entre las fechas extremas hubiese un crecimiento importante, lo que da cuenta de la importancia de la región por la que atravesaba el tren, caracterizada por ser un espacio donde el henequén tuvo un papel central. Véase gráfica 6.

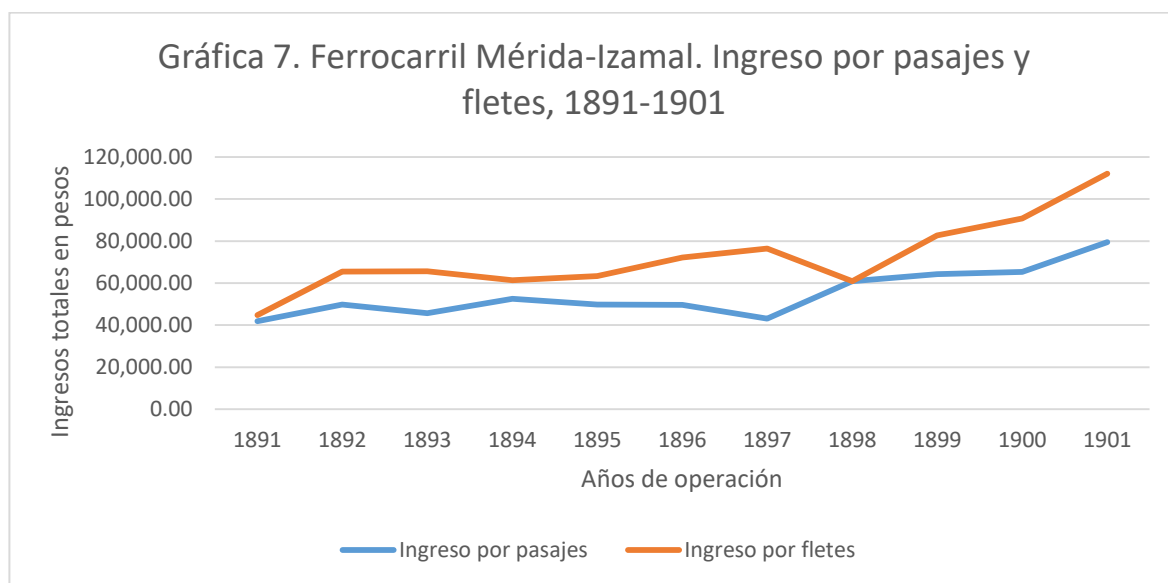


Gráfica 6 Ferrocarril Mérida-Valladolid. Ingreso por pasaje y flete, 1885-1902
Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales de las empresas

En el caso del Ferrocarril de Mérida a Izamal, las fechas de las que se tiene registro de sus operaciones van de 1891 a 1901. En este caso, el comportamiento de los ingresos generales también tiene rasgos que llaman la atención, aunque es de señalar que las entradas por fletes casi siempre fueron mayores en contraposición a los generados por pasajes, no obstante, 1898 fue el año de convergencia entre ambos conceptos, propiciado por una caída de los fletes y un incremento en la movilidad de pasajeros, dando como resultado que ambos conceptos confluyeran en la generación de ingresos similares, es decir, para la fecha referida, por concepto de movilidad generó la compañía 120 mil pesos, de los cuales, 60 mil correspondieron a transporte de mercancías, y 60 mil a pasajes. Por otro lado, en el comportamiento general durante el periodo, puede señalarse que la generación de ingresos más bien fue irregular, ya que si se observa, entre 1891 y 1892 hubo crecimiento en ambos conceptos, específicamente de 19% para pasajes, y de 47% para fletes. No obstante, los pasajes fueron fluctuantes de 1892 hasta 1897, donde el rango de ingreso no superó los 50

mil pesos. En el caso de los fletes, estos también oscilatorios, aunque en este caso hasta 1898, donde el ingreso mínimo fue de 44 mil pesos, y el más alto en ese lapso fue de 76 mil. En ambos casos la situación dio un viraje a partir de 1898, pues inició un crecimiento, que alcanzó para 1901 la suma por ambos conceptos de 191 mil pesos, de los cuales 79 mil correspondían a pasajes y 112 mil a fletes. Véase gráfica 7.

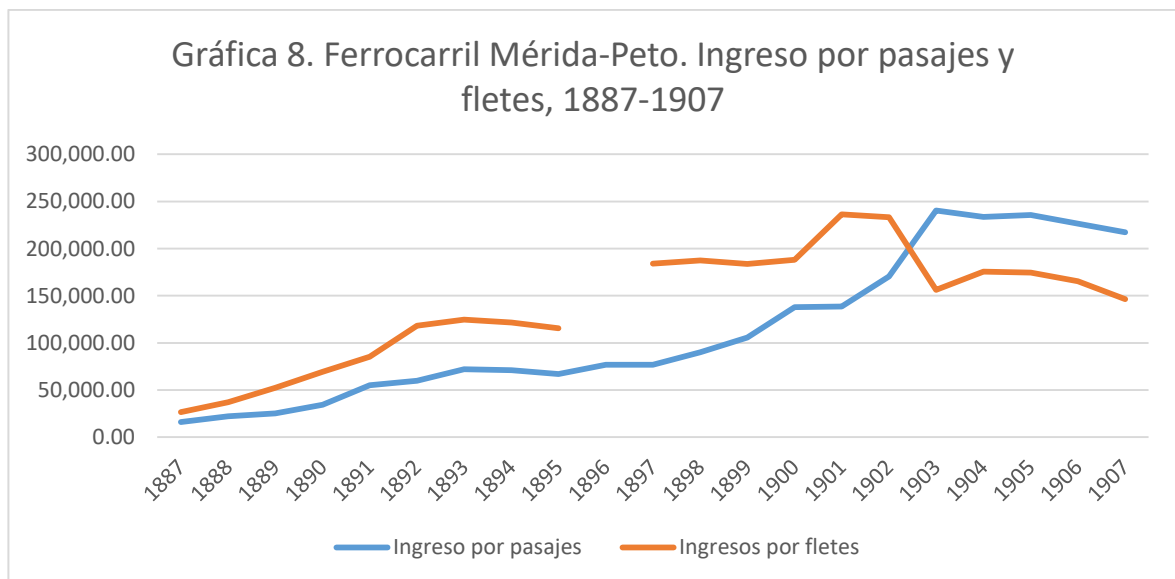
Como mención puede señalarse que, el incremento de flete en el Mérida a Progreso para 1897, y sobre todo a partir de 1898, encuentra explicación en el aumento de tráfico para el mismo concepto en el Mérida a Izamal, pues en este último los volúmenes de movilidad se dispararon. Dicho en otras palabras, la transportación de la fibra alcanzó su punto más alto en la ruta de Izamal a Mérida, y en consecuencia en su conexión al mar, en el Mérida a Progreso, al generar un efecto de domino, traslapándose de una compañía a otra. Aunque no puede señalarse lo mismo para el sector del pasaje, ya que mientras para el caso de Mérida a Izamal el desplazamiento siguió a la alza, en el Mérida a Progreso hubo una caída pronunciada de 1900 a 1901, pues se pasó de recaudar 122 mil pesos a sólo 74 mil.



Gráfica 7 Ferrocarril Mérida-Izamal. Ingreso por pasajes y fletes, 1891-1901
 Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales de las empresas

En el caso del Ferrocarril de Mérida a Peto, el panorama tiene más semejanza con el ferrocarril de Mérida a Valladolid, pues a pesar de los traspies, se mantuvo un crecimiento sostenido. Véase la gráfica 8. En el esquema se puede observar, a pesar de la ausencia de datos para flete en 1896, que hubo un crecimiento importante en las cifras, tanto de pasajeros

como de mercancías. Dicha afirmación se sostiene al menos hasta 1901 para mercancías, y para pasajeros hasta 1903. A partir de las fechas señaladas, hubo una caída importante, principalmente para la transportación de productos, ya que después de haber alcanzado el punto más alto de movilidad con una cantidad de 236 mil pesos en 1901, estos ingresos se redujeron para 1907 al llegar solo a 146 mil. En el caso de los pasajes, la caída fue menos estrepitosa, ya que hubo una reducción del 10%, pasando de 240 mil pesos a 217 mil, en los años de 1903 a 1907. Lo que se observa, es que la compañía del Mérida a Peto fue la única empresa que sufrió un revés de importancia en sus conceptos por ingresos en sus últimos cuatro años de operación, lo que significó que las entradas por pasaje para ese último lapso de tiempo en que la compañía se mantuvo independiente fueron más importantes que los de fletes, lo que también era indicación del declive de un espacio productor y de consumo en la región.



Gráfica 8 Ferrocarril Mérida-Peto. Ingresos por pasajes y fletes, 1887-1907
Fuente: Elaborada a partir de los informes anuales de las empresas.

Por todo esto, y en general, podemos decir, que los ingresos por pasajes en los primeros años de la explotación, fueron iguales o superiores a los del flete. Posteriormente, en algunos casos, se marcó una diferencia de consideración entre los ingresos por fletes y pasajes, siendo superiores los primeros. Mientras que, en otros casos, ambos conceptos se comportaron casi de forma paralela, al grado que en algunos años llegaron a coincidir, básicamente, por la baja en la transportación de los fletes.

Los ingresos generales por fletes

Examinando los ingresos por flete de forma puntual resaltan los contrastes entre las compañías, así como irregularidades. Véase la gráfica 9. Partiendo con el Ferrocarril de Mérida a Progreso, de acuerdo a los registros, se observa que sus ingresos por fletes de 1889 a 1901 tuvieron un promedio anual de 132, 620 mil pesos. Sin embargo, el escrutinio anual arroja que para 1880 la venta de flete alcanzó los 25 mil pesos, cantidad que fue rebasada para 1889 al generarse por el mismo concepto la suma de 108 mil pesos, lo que claramente indica una creciente en la dinámica comercial y en consecuencia de operación para la empresa. Dicha situación cambió en años posteriores, al obtenerse entre 1891 y 1895 una disminución, promediando una entrada anual de 84 mil pesos. Retomando el año siguiente, 1896, se observa que los ingresos por flete alcanzaron un pico de 112 mil pesos, situación que para los próximos años registró incrementos sostenidos hasta 1901, con excepción de 1897 donde el ingreso cayó a 90 mil pesos, es decir, de 1896 a 1901 el ingreso promedio anual fue de 177 mil pesos, por lo que en comparación con los ingresos de 1896 hubo un incremento de 146.33%. En síntesis, podríamos señalar que en este período se puede notar una diferenciación de dos etapas, la que va de 1889 a 1895, caracterizada por ingresos irregulares, mientras que la segunda, de 1896 a 1901, se distinguió por ingresos con un crecimiento exponencial.

Para el caso del Ferrocarril de Mérida a Izamal, los ingresos por flete mantuvieron un comportamiento relativamente uniforme. Para los años de los cuales se tiene datos, se identificó que de 1891 a 1892 hubo un incremento de 44 a 65 mil pesos, para posteriormente mantenerse hasta 1898 en el rango de los 40 y 60 mil pesos. Aunque a partir de ese último año, 1898 hasta 1901, inició un crecimiento sostenido, pasando de 60 mil pesos en 1898, a 112 mil, traduciéndose en un incremento cercano al 100%. Esto significa que hubo un aumento considerable en sus ingresos, al menos en la recta final de su operación como empresa independiente, es decir, antes de la fusión de 1902. Aunque en promedio mantuvo un ingreso anual de 72 mil pesos.

El caso del Ferrocarril Mérida a Valladolid constituye un caso particular, toda vez que sus ingresos por flete tuvieron un crecimiento sostenido. Revisando las fechas extremas de la información con que se cuenta, es decir, de 1885 a 1902, se aprecia que la entrada promedio anual fue de 144 mil pesos. No obstante, si se revisa el año inicial y final, se observa que las cifras pasaron de ocho mil pesos en 1885 a 308 mil pesos para 1902, lo que se traduce

en un incremento de consideración y con menores vaivenes. En consecuencia, se puede considerar que sus ingresos fueron sostenidos, esto a pesar de que en 1889, año pico del crecimiento, inició una ligera caída por dos años, bajando los ingresos a 96 y 98 mil pesos para 1890 y 1891, respectivamente, mientras que para 1892 los ingresos por fletes se recuperaron, alcanzando los 134 mil pesos. Después de esta última fecha los ingresos crecieron de forma exponencial hasta el año de la consolidación, llegando a 308 mil pesos, como se ha señalado. El contraste con empresas como el Mérida a Progreso, donde las cifras fueron irregulares, se debe a la zona henequenera y su extensión, así como su volumen de producción, del que se beneficiaba el ferrocarril. Mientras que el caso de la ruta al puerto, dependía de un área reducida de producción, además de tener la ruta de competencia al mar del mismo Mérida a Valladolid.

Respecto al último caso, del Ferrocarril Mérida a Peto, se observa, que los ingresos por fletes se pueden dividir en dos momentos claves sobre los años de los cuales se tiene registro. El primero de 1887 a 1902, donde hubo un crecimiento importante, al pasar de 26 mil pesos a 233 mil para los años respectivos. Por supuesto, no debe perderse de vista que este periodo está marcado por ritmos de crecimiento dispares, incluso contracciones, aunque minúsculas. El segundo momento va de 1903 a 1907, donde la caída para el concepto fue notable. Particularmente de 1902 a 1903 se registró la mayor contracción de la empresa, al pasar de 233 mil pesos a sólo 156 mil, para los años mencionados. Y, aunque, a partir de 1903 hubo intentos de recuperación, estos sólo fueron efímeros y minúsculos, muestra de ello es que en 1904 se recaudaron por flete 174 mil pesos, pero para 1907, volvió a haber una disminución, al sólo ingresar 146 mil pesos, muy por debajo del año de mayor movilidad.

En una visión conjunta sobre el ingreso por fletes y pasajes para el Mérida a Peto, se identifica, como se señaló en líneas anteriores, que los ingresos por mercancías fueron contrastantes con los pasajes, sin embargo, las reducciones de ambos explicarían de forma parcial su incorporación a FUY entre 1908 y 1909. Es decir, después de intentos por mantener a la compañía independiente, fue difícil seguir operando. Asimismo, habría que señalar que los ingresos por fletes alcanzaron su punto más alto en 1901, para después comenzar un descenso, aunque con algunos puntos de equilibrio. Sin embargo, habría que anotar que en 1902 cambió la situación total de la empresa, puesto que los ingresos por cada rubro se estimaron en 200 mil pesos. No obstante, a partir de ese año hasta 1907, los ingresos por

pasajes fueron más elevados que los ingresos por fletes, invirtiendo el papel del rubro que había sido más importante.

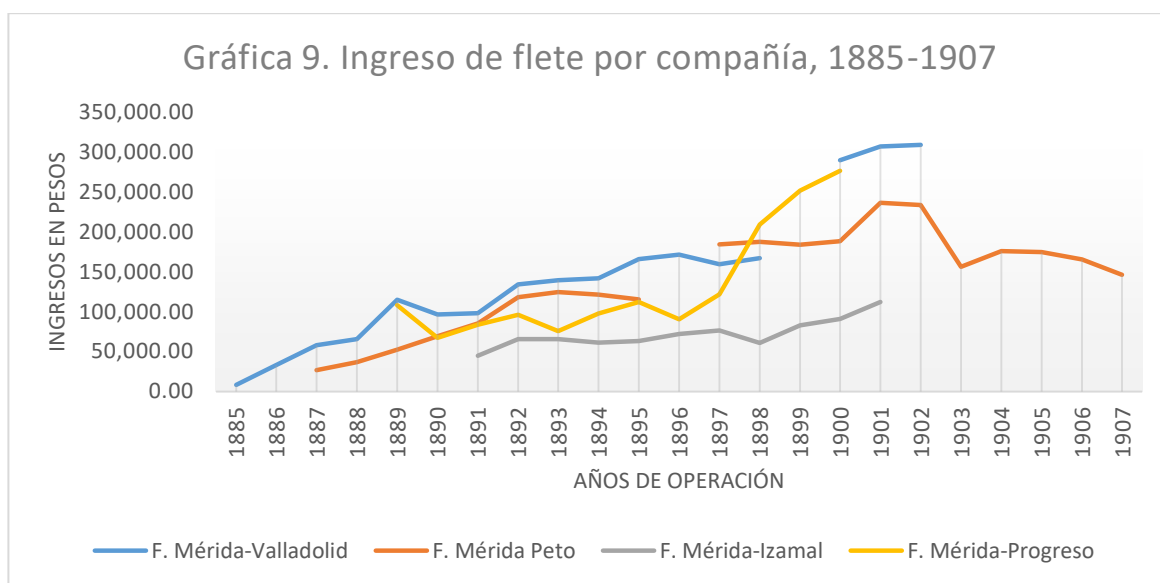
Esta situación, sumada a otros factores, como las deficientes finanzas y malos manejos de la empresa, ayudarían a explicar el motivo de la venta del Ferrocarril de Mérida a Peto a FUY. Ciertamente, la rentabilidad fue afectada por otras causas, aunque no necesariamente de menor cuantía. Una de ellas fue el incendio ocurrido en sus oficinas centrales, ubicadas en Mérida los días 1 y 2 de octubre de 1903. Este suceso representó un problema administrativo y financiero, al reubicar las operaciones y la construcción de un nuevo edificio. La nueva obra se iniciaría en enero de 1904, y se entregaría dos años después. Sin embargo, para el 19 de octubre de 1905 y con los trabajos en marcha, Armando G. Cantón solicitó a la legislatura del estado una prórroga para la entrega, ya que por “causas ajenas a la empresa” se habían retrasado los trabajos. La petición pretendía evitar una situación más complicada para la compañía, ya que en caso de incumplir las fechas de entrega de la obra, no sólo enfrentaría problemas internos, sino también con las autoridades, sobre todo si la empresa no cumplía con los parámetros de construcción y el diseño arquitectónico señalado por el municipio, pues el incumplimiento anularía automáticamente la exención de impuestos del municipio y del estado. No obstante, a pesar de la solicitud, la respuesta de la Comisión de Hacienda, fue que el plazo había sido el adecuado para dar por terminados los trabajos, por lo que no podía extender el plazo, ya que eso constituiría un privilegio, situación de excepción que no se podían permitir.¹¹² A manera de hipótesis, se sugiere que la negativa fue parte de las presiones tempranas y continuas para amalgamar el proyecto ferroviario regional bajo una sola empresa, dicho de otra forma, se ejercieron presiones para que Cantón vendiera la empresa a FUY. En este caso, Escalante encabezaba la comisión que emitió la negativa para la extensión del plazo para la entrega del edificio.

En síntesis, sobre los ingresos por flete de las compañías, se sostiene que estos fueron diferenciados, resultado de las condiciones de operación y de tráfico, toda vez que algunas empresas mostraron mayores dificultades que otras. En este sentido se puede señalar, en orden ascendente, que la empresa con menores ingresos fue la de Mérida a Izamal, cuyo tope de ingresos por fletes fue de 112 mil pesos, mismos que registró hasta 1901. En segundo

¹¹² AGEY. Fondo: Congreso del Estado. Sección: Comisión de Hacienda. Serie: Dictámenes. Caja 12, Vol, 12, Exp. 40.

lugar, se ubica la empresa de Mérida a Peto, cuya cifra máxima en la transportación fue de 236 mil pesos, registrados para 1901. En tercer lugar, se ubicó la línea del Mérida a Progreso, cuyo tope de ingresos por fletes también se alcanzó hasta 1901, siendo de 276 mil pesos. Y, en cuarto lugar, la empresa que presentó mayor crecimiento fue la de Mérida a Valladolid, cuya compañía alcanzó su punto más alto en 1902 con 308 mil pesos en ingresos por fletes. En este tenor, habría que considerar varios factores para explicar la diferencia de los ingresos, por ejemplo, los ritmos de construcción, así como las extensiones de las vías, y por supuesto las zonas productoras. En el caso de la movilidad del ferrocarril a Valladolid es claro que su área de producción henequenera, le brindó un papel preponderante, así como su conexión a Progreso. Situación contraria a lo sucedido con la vía de Peto, cuya extensión fue la más amplia de las compañías en la península, sin embargo, sus ingresos estuvieron lejos de alcanzar a los de la de Valladolid, pues, sus entradas, en las fechas de que se tiene registro, mantuvieron incrementos anuales que oscilaron entre los 20 y los tres mil pesos, en ocasiones al alza y en otras a la baja. En casos como el de Izamal, el crecimiento anual de los ingresos por flete también fue moderado, oscilando entre los 10 y dos mil pesos de crecimiento anual. Aunque es pertinente señalar, que la movilidad de flete en algunos casos, como el de Mérida a Progreso debe matizarse, puesto que sus volúmenes de transportación no necesariamente son productos de su ruta de recorrido, sino que también incluyó productos del interior, por lo que, en consecuencia, su papel fue estratégico por su trazado, pero no imperante por la producción generada.

Casi para finalizar, un punto en común que dejan ver los datos de la compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto y la de Mérida a Valladolid, es que 1892 fue un año coyuntural, puesto que es ahí donde se refleja el quiebre en el aumento de los ingresos por fletes, lo que significó un aumento en la transportación de mercancías. Permitiendo sugerir dos momentos: uno de asentamiento y uno de despegue. Al final, lo que permiten observar los números por ingresos de cargas y pasajes, a través de sus matices, es también el porqué de las deficiencias de las empresas. Es decir, todas tuvieron ingresos diferenciados, y sólo una: la de Mérida a Valladolid, logró cierto nivel de eficiencia. Aunque en términos reales, los ingresos no representaban las ganancias netas, por el contrario, aún había que añadir los gastos de explotación y los compromisos pendientes de cada empresa. La situación explica en parte por qué se formuló el proceso de unificación ferroviaria.



Gráfica 9 Ingreso de flete por compañía, 1885-1907

Fuente: Elaboración propia a partir de la reconstrucción de datos de los informes

Comentarios finales

A lo largo del capítulo se ha expuesto que la construcción ferroviaria en Yucatán fue consecuencia de las inquietudes nacionales y de las políticas públicas, también federales, para poner a México en el concierto de las naciones, pero también de la combinación con los intereses regionales. Este panorama muestra que el espacio peninsular no fue ajeno y distante de lo que pasaba en el contexto nacional, muy por el contrario, mantuvo fuertes lazos con el centro de poder del país para poder sacar adelante los proyectos regionales, dándole a la federación su reconocimiento como autoridad rectora para la validación de las gestiones. Esta última por su parte, vio la oportunidad a través del impulso ferroviario de acortar la brecha de esa relación centro-periferia. Lo cierto es, que el resultado de ese diálogo establecido, desde la primera gestión realizada hasta la colocación del primer riel, dio como resultado una trama compleja que constituyó un episodio histórico plagado de particularidades y donde el arraigo regional también hizo su papel.

Entre las particularidades destaca, en primer lugar, la historia divergente de proyectos ferroviarios existentes, lo cual se traduce como una trama de conflictos entre los actores locales, donde cada uno, a través de sus solicitudes para la autorización de rutas, dejó claro que su objetivo era posicionarse en el espacio mediante la obtención de una mayor extensión de vías, así como de trazos estratégicos. El mejor ejemplo fue el caso del Ferrocarril de

Mérida a Peto, en el que sus propietarios propusieron una prolongación al interior de la península, pero con una constante búsqueda de salida a la costa del Caribe. Al final, lo que se observa, es que la imagen de una historia aparentemente homogénea y lineal estuvo plagada de discordancias entre los actores locales que dio como resultado una rotulación ferroviaria, pero que también inhibió otras historias. Aunque también es cierto, y como segundo punto, que los primeros pasos del interés ferroviario fueron dados desde el gobierno local, para después ceder a los actores regionales las concesiones y obras, motivando su participación bajo la promesa de exenciones adicionales a las ofrecidas por la federación. Esta situación deja observar en la contracara, aunque no menos importante, que la rotulación del espacio peninsular, pero principalmente estatal, tenía por propósito el control territorial que aún se encontraba en construcción, afianzando al estado de Yucatán políticamente a través de sus fronteras, al mismo tiempo que brindó presencia en la extensión peninsular, aún con sus limitantes, siendo los encargados de la tarea los inversionistas locales. Dicho de otra forma, el naciente estado legó la tarea de cohesionar la entidad a los pioneros ferroviarios. En tercer lugar, el regionalismo fue decisivo para la conformación de las empresas, sin embargo, también es cierto que los grandes inversores extranjeros vieron con desdén la inversión en Yucatán, no sólo por la lejanía y por los elevados costos de construcción, que además se tenían que realizar vía marítima, sino porque no había un producto que justificara una inversión de esas dimensiones, al menos durante la etapa inicial de los ferrocarriles. Esta situación nos lleva a un cuarto punto, que es la propuesta que se ha realizado dentro del texto: cuestionar la tesis de que los ferrocarriles fueron consecuencia del henequén, para proponer que la gestión de los primeros proyectos, así como los materializados en la década de los setenta del siglo XIX se realizaron en los albores de la producción henequenera, es decir, aún sin la presencia de una producción de sisal abundante, así como de capitales derivados de la fibra. Como quinto punto, se ha señalado que la revisión de los ingresos por concepto de fletes y pasajes requiere una atención minuciosa, pues contrario a lo que se ha señalado sobre la bonanza de las primeras compañías, la situación fue en realidad más compleja. Parte del problema es que el contraste entre los ingresos y egresos deja ver resultados positivos sobre las explotaciones, sin embargo, como se señaló, las compañías habían adquirido compromisos sobre hipotecas, además de que las tareas de construcción estaban pendientes, así como la compra de materiales, entre otros compromisos, dejando el margen de ganancias por debajo de lo esperado. Adicionalmente, estos números estuvieron alentados por el

comienzo del auge henequenero, no obstante, la realidad fue que las compañías tuvieron retos importantes que ponen en cuestionamiento ese margen. Por último, se ha señalado la importancia que tuvo el rubro de los ingresos por pasajes, no sólo por la cantidad de dineros que significó el concepto, sino porque a diferencia de otros espacios de monocultivo, como el caso cubano, en Yucatán el traslado de personas reflejó que la dinámica poblacional fue parte fundamental en la integración y movilidad ferroviaria.

Capítulo II

De la hacienda al negocio industrial. Un cambio de paradigma

En este capítulo se aborda la discusión de lo que significó la llegada del tren desde la parte de los negocios, es decir, como negocio industrial en un espacio agrario, sugiriendo que su arribó marcó una pauta de cambio en la forma de gestionar un negocio, sin embargo, esta visión no se consolidó, no sólo para el negocio, sino que no necesariamente diseminó el entendimiento del negocio industrial. La pertinencia de poner atención a este tópico recae en problematizar lo que significó la llegada del ferrocarril, discutiendo la visión homogénea que se ha tenido respecto a su papel extractor del monocultivo en la región, llevando a discutir algunos temas que han acaparado la atención de los investigadores. Entre las tramas que enmarcan el periodo aquí reflexionado, están, la guerra de castas, y la revolución.¹¹³ Ambos tópicos encuadran el periodo de estudio que aquí se sugiere, 1870 a 1930, siendo quizá los temas más explorados: la hacienda y el henequén.¹¹⁴ Este fenómeno, encuentra su justificación de análisis debido a que la agroindustria henequenera dio a Yucatán un periodo de auge económico inscrito en el liberalismo porfiriano, de 1880 a 1910, y el cual se prolongó, aunque con desdibujo, hasta 1929.¹¹⁵ En este tenor, al tema de los ferrocarriles se

¹¹³ Ejemplo de algunos de estos trabajos para el caso de la guerra de castas es el de Jesús Guzmán Urióestegui. “‘De barbaros y salvajes’. La guerra de castas de los mayas yucatecos según la prensa de la ciudad de México, 1877-1880”, en *Estudios de la cultura maya*. Vol. 35, 2010, pp. 111-130. Y el de Luis Aboites. *La Revolución Mexicana en Espita, Yucatán (1910-1940): microhistoria de la formación del Estado en la revolución*. México: Maldonado, 1985, para la revolución y posrevolución. Naturalmente existen otros temas que se han abordado o que se están abordando, tratando problemáticas específicas, como: la formación del estado, la élite, la continuidad de la guerra de castas, el comercio interno, entre otros.

¹¹⁴ Fueron dos fenómenos los que marcaron para Yucatán el punto de quiebre hacia una economía de exportación, ambos ligados: el uso de la empacadora McCormick para el uso de fibras duras, y el incremento de la producción de cereales. Ambos factores demandaron a la International Harvester Company, un número mayor de insumos (cuerdas). Este fenómeno generó una repercusión importante para Yucatán, no sólo en la reconfiguración productiva de las haciendas, también apuntó a su crecimiento y a su especialización en el cultivo del sisal. No obstante, en el trasfondo de este proceso, la élite jugó un papel relevante, al grado de que las unidades productivas estuvieron controladas por trescientas familias. Véase el trabajo de Marco Bellengeri. “Formación y circulación de la mercancía tierra-hombre en Yucatán (1880-1914)”, en *Historias*. 19, 1988, p. 109.

¹¹⁵ Ramírez Carrillo, Luis Alfonso. “El cedro y la ceiba. La extraordinaria y venturosa historia de una familia de empresarios libaneses en tierras mayas”, en Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (Coordinadores). *Familias empresariales en México. Sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, p. 186. Cabe precisar, que si bien, en el periodo señalado por Ramírez se encuentra la esencia del auge económico, puede matizarse el periodo por algunos fenómenos, como: la crisis de 1907, la irrupción de la revolución y el fenómeno agrarista. Cada uno de estos factores incidieron en la explotación henequenera, ya fuera a favor o en contra. Por ejemplo, sobre el fenómeno de la crisis, señala Luis Anaya. “La crisis internacional y el sistema bancario mexicano, 1907-1909”, en *Secuencia*. México, 54, septiembre-diciembre, 2002, pp. 154-186, que hubo un impacto en la baja de los precios del henequén, aunque esto no se reflejó,

le ha prestado poca atención, pues se ha sugerido que éstos sólo derivaron de la explotación del sisal.

En cuanto a las investigaciones sobre la élite, hay trabajos en específico que han tratado el problema y otros que lo han abordado de manera indirecta. Estas indagaciones se han realizado desde diferentes enfoques: antropológico, sociológico, histórico, e incluso narrativos. Quizá uno de los trabajos más importantes es el de Luis Ramírez, en su indagación, que abarca una temporalidad de poco más de cien años, da cuenta de un estudio de la élites desde el punto de vista sociológico, centrándose en el funcionamiento de las redes empresariales y sus historias familiares, destacando la organización que les permitió generar una importante influencia en la región.¹¹⁶ Aunque tiene una carga muy importante sobre los comportamientos.

Otro aporte de relevancia es el de Barceló, aunque ella tiene como tesis explicar el atraso, sugiriendo que la élite yucateca mantuvo permanentemente rasgos aristocráticos, por lo que tomaban los trabajos públicos o empresariales, no con la visión capitalista, sino con fines de aristocratización.¹¹⁷ Esta propuesta descarta pensar posibilidades en el rubro de los negocios, y no se diga de considerar al transporte como una oportunidad de crecimiento. Esta visión también sugiere pensar que el interés en el negocio fue considerado en el corto y no largo plazo, lo que pudo incidir en los factores de deterioro. Sin embargo, considero que el asunto es más complejo, tanto en la perspectiva del negocio como en su deterioro. En este sentido, creo que uno de los problemas que llevaron al fracaso, estuvo en un desfase técnico-administrativo, es decir, hizo falta una administración acorde al rubro. Lo que sucedió fue que la experiencia de la administración de haciendas y la formación de los cuadros profesionales de la élite fueron el soporte inmediato de las nacientes empresas. No obstante, se generaron dificultades de origen, los cuales no pudieron observarse por la prontitud de su construcción y su pronta fusión, así como por el crecimiento sostenido de la transportación. Sintetizando el asunto, habría que plantearse hasta dónde la quiebra de los ferrocarriles, o al

puesto que la caída se compenso con un mayor volumen de exportación. En el caso de la revolución, el conflicto interno causaba algunas inestabilidades, sin embargo, el conflicto bélico de la primera guerra mundial favoreció la exportación de fibra ante la creciente demanda. En síntesis, los fenómenos señalados, muestran variaciones importantes de este llamado periodo de auge.

¹¹⁶ Luis Alfonso Ramírez Carrillo. *Elites empresariales. Parentesco, Coaliciones y Empresarios en México: el caso de Yucatán*. [Tesis para obtener el grado en Ciencias Sociales con especialidad en Sociología. El Colegio de México, 1991], p. 11.

¹¹⁷ Barceló, *op. cit.*, p. 58.

menos la mala administración, deja de obedecer a fenómenos de contexto: problemas de tráfico y deuda, y obedece a la falta de preparación gerencial.

Un tercer aporte, muy importante, son los trabajos de Sauri. Ella se enfocó en realizar un análisis general de la élite yucateca, de la denominada Casta Divina, en la variedad de sus facetas.¹¹⁸ Pero, también prestó atención a casos particulares, como el de la familia Ponce y su sucesión de cinco generaciones. El trabajo es importante porque, reflexiona en una estirpe cuyo fundador data de la élite henequenera durante el porfiriato, sin embargo, destaca que su permanencia se debe a que, aún en el auge henequenero donde la lógica de inversión apuntaba a la inversión del agro-cultivo, la familia Ponce no ligó su suerte al cultivo del sisal, sino a una temprana diversificación de sus actividades.¹¹⁹ Siendo este caso, un ejemplo de las estrategias y la perdurabilidad. Finalmente, existen una serie de trabajos que al analizar aspectos económicos, políticos o sociales han tenido que reflexionar sobre personajes de la élite, pues estos tuvieron un papel importante dentro de la región, siendo los más recurrentes, los Molina, Cantón, Peón, entre otros, lo que ha excluido de la reflexión a otros personajes.

La importancia de hablar del regionalismo

El regionalismo fue un ingrediente central para la consolidación de un sistema ferroviario local, y la formación de éste se debió a factores conocidos, como: la lejanía con el centro de poder político del país, sumándose la ausencia de vías de comunicación terrestres para una interlocución e intercambio de mercancías con mayor eficiencia, situación que se agravaba más por el bajo dinamismo económico de la región, del cual se sugiere seguía caracterizado por los rasgos coloniales de la encomienda. No obstante, el liberalismo decimonónico, y particularmente porfiriano, abrió expectativas de desarrollo económico en las regiones del país, incluyendo a la península y el crecimiento henequenero. Sin embargo, la génesis del riel en Yucatán no se dio en automático, por el contrario, tuvieron que descartarse propuestas de inversión extranjera y nacional antes de afianzarse el capital local.

La explicación al apuntalamiento de los actores locales en el sector ferroviario es variable, puesto que las negociaciones en algunos casos entraron en un vaivén entre el favoritismo y la negación. También influyó la perspectiva de las empresas y su posible

¹¹⁸ Sauri y Sierra, *La Casta Divina por dentro y por fuera*.

¹¹⁹ Sauri. "Los Ponce de Yucatán: sobrevivir al henequén", en Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (Coordinadores), *Familias empresariales en México. Sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, 2018b, pp. 135-137.

rentabilidad dentro de la región. Y por supuesto, el papel de algunos actores dentro de la política local tuvo su injerencia, alegando siempre la necesidad de la creación de una empresa de capital regional, lo cual determinaría la línea de inversión futura. Al final, la existencia del capital regional en el ramo ferroviario fue única, sin embargo, no fue unívoco en el periodo inicial, es decir, el capital local se mantuvo diseminado en una serie de empresas del ramo, las cuales se fueron unificando de forma gradual hasta dar paso al sistema ferroviario de la península bajo FUY.

Ilustrando el escenario, y repasando brevemente la historia de la solicitud de concesiones, se puede observar que la primera gestión para la construcción de una vía la realizó el gobernador Sergio Méndez el 15 de mayo de 1857, aunque la solicitud se situó en Campeche. Tres años después, Edwin Robinson, de la Michael's House Cornhil de Londres, pidió una concesión para construir una línea de Mérida a Progreso, permiso que obtuvo para 1864. Una siguiente solicitud fue la del año siguiente, pues para 1865, Manuel de Arrigunaga y socios obtuvieron el permiso para la construcción de una vía de Mérida a Celestún. De estas solicitudes, que pueden ser catalogadas dentro de una primera etapa de proyectos, algunas fueron autorizadas y otras no. En el caso de las que fueron aprobadas, todas terminaron por expirar. Sin embargo, dejaron cuenta de los intentos de inversión foránea en la región, al igual que de la existencia de proyectos dispersos, mismos que variaron en sus propuestas de organización interna, puesto que mientras unos presentaban únicamente al solicitante, en otros casos se formalizaba la presencia de sociedades. Situación que puede ser entendida en tres formas. La primera, es el estado formativo de la gestión. En segundo lugar, la especulación de las concesiones. Y en tercer, y último lugar, la creación de proyectos reales, pero que ante la dificultad de capitales disponibles se optó por la asociación. Ésta última hipótesis cobra sentido si se toma en cuenta que el despunte del henequén como eje de la economía aún tardaría unos años en llegar. Además, el intento de asociación de Arrigunaga deja ver que los actores iniciales no fueron los mismos que aparecen en la etapa de la consolidación del sistema para el inicio del siguiente siglo.

Una segunda etapa que podemos catalogar, y que comenzó en la década de los setentas, da inicio en 1871, cuando Antonio G. Rejón y Pedro Rivas, solicitaron una concesión para la construcción de una vía de Mérida a Progreso. Para este momento la situación era distinta, puesto que la separación política de Campeche y Yucatán había reconfigurado la situación político-económica. Yucatán demandaba un puerto de altura,

papel que no cumplía el puerto de Sisal, por cierto, inaugurado a principios de siglo, por lo que el nuevo puerto sería trasladado a Progreso. Este fenómeno explica la aparición de intereses por conectar a dos puntos que comenzaban a cobrar relevancia: Mérida y Progreso, o dicho de otra forma, a la capital y el puerto, lugares que con el tiempo se convertirían en la principal puerta de entrada de la Península así como de concentración de poder político y económico.¹²⁰

Este proyecto del nuevo puerto ayuda a entender por qué para el mismo año, 1871, Mr. W. Binney solicitó la concesión para la construcción del mismo tramo, Mérida-Progreso. Esta propuesta fue respaldada por el gobernador del Estado y el comisario de Progreso, así como por José Demetrio Molina, miembro notable de la sociedad Yucateca.¹²¹ No obstante, ambas solicitudes terminaron por confrontarse a finales de 1871, señalando una preferencia por la solicitud de Rejón y Rivas, la cual era injustificada, toda vez que el proyecto con una mejor planeación había sido el de Binney. Al final, ninguno de los proyectos se logró concretar. Sin embargo, para el 22 de diciembre de 1871, en una interlocución entre el gobierno estatal y el ejecutivo federal, manifestaba el primero que prefería una compañía puramente yucateca.¹²² Con lo cual se sugería desde el ámbito local al federal la preferencia para la composición de la empresa. Esta situación contrastaba con lo ocurrido en el panorama nacional, donde la geografía fue surcada por empresas extranjeras, ya fuera la del Ferrocarril Mexicano con la línea de México-Veracruz, o la del Ferrocarril Central que unía a la frontera norte con la capital, la primera de propiedad inglesa y la segunda norteamericana. Este escenario contrastante es interesante porque ningún marco legal inhibía la inversión extranjera, por el contrario, los capitales foráneos representaban la piedra angular de la política ferroviaria. Lo que sí se estipulaba dentro de la legislación, era que las compañías extranjeras, así como las personas al entrar al negocio del riel, quedaban sujetas a las leyes

¹²⁰ Hablar de una “puerta de entrada” va más allá de una composición de dos palabras, pasa a ser una expresión con contenido de fondo. Se entiende que el puerto de Progreso a través de su categoría de puerto de altura fue el punto de entrada y de salida de la economía yucateca, no sólo de la capital sino del interior del estado. La existencia de este espacio de transición de mercancías, permitió la salida de grandes volúmenes de henequén, pero también la circulación de mercancías variadas, desde insumos para las actividades económicas como productos suntuarios, es decir, la formación de un circuito económico. Sin embargo el transitar no sólo se circunscribió a actividades económicas, también fue el punto por donde circularon muchos de los aspectos de la vida yucateca.

¹²¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/69, f. 5.

¹²² AGN, SCP, FUY, Exp. 23/69, f. 1.

mexicanas, y cualquier situación que representara un conflicto tenía que ser resuelta con la legislación nacional.

La historia no finalizaba ahí, aún faltaba la disputa ya mencionada entre la Compañía Mexicana Limitada del Ferrocarril Interoceánico e Internacional, contra Pedro Contreras Elizalde y José Rendón Peniche. La competencia por definir quién sería el poseedor final de la concesión final para la construcción de la ruta de Mérida a Progreso no sólo significaba la propiedad y el control de una línea, también definía el comportamiento de la construcción hacia el interior entre actores locales y externos. Es decir, la vía al puerto sentaría el precedente de la inversión foránea, y con ello abriría la posibilidad de que ésta se extendiera hacia el interior, compitiendo con los actores locales. Al final, como ya se mencionó, el resultado de la competencia fue la posesión de Contreras y Rendón de la concesión, con lo que se fijó el rumbo de la autonomía y el regionalismo.

Por su puesto, la preferencia por la participación yucateca derivó de la conjunción de factores externos e internos. Pero también la intervención estatal, y el panorama que comenzaba a fijarse en el horizonte con el henequén fueron determinantes para la preferencia de capital local, constituyendo una apuesta arriesgada, pero que al final encontró su lógica. La apuesta, como se señaló, significó la presencia de capital regional en una vía estratégica, la cual comunicaba a la capital con el naciente puerto, es decir, al punto de manejo de las exportaciones e importaciones hacia el nodo del estado: la capital. Siendo esta última el lugar desde el cual se concentraban las mercancías o pasajeros para su distribución hacia los cuatro puntos cardinales del territorio. Además, esta obra pionera, fue secundada por los capitales del interior, los cuales desataron una competencia para rotular el espacio interno. Área que además, muy difícilmente sería de interés extranjero, ya que la batalla estratégica por la salida al mar se había desvanecido y quedado en manos locales. Probablemente, la ausencia de capital foráneo también se encuentre en las dimensiones de los postulantes, es decir, mientras en la parte centro y norte del país las vías eran construidas con empresas subsidiarias, como: la Topeka Santa Fe y el Ferrocarril Central, la Topeka Santa Fe y el Ferrocarril de Sonora, o bien, el Southern Pacific y el Ferrocarril Sud-Pacífico de México, en Yucatán no fue así. Por lo que dicho factor pudo incidir para no equilibrar en una balanza las propuestas locales y foráneas, la cual se terminó por inclinar hacia los primeros, siendo un factor de peso el regionalismo histórico característico, el cual terminaría por afianzarse.

El cambio de paradigma

La explicación aceptada y reproducida dentro de la historiografía sugiere que el despegue de la economía en Yucatán ocurrió con el henequén. Fibra que a través de su explotación, se volvió una actividad bisagra para el desarrollo de otras actividades económicas. La afirmación es cierta e indiscutible. Sin embargo, la misma historiografía al dar por sentado la transición en estos procesos, deja de lado implicaciones de fondo. Por ejemplo, y en el caso que nos ocupa, consideró que aún hay que preguntarse, cómo ocurrió la transición del negocio de la hacienda al negocio ferroviario, la respuesta parece dada, y es que se ha señalado que la llegada del tren sólo fue consecuencia del auge henequenero, y que su construcción sólo fue secuela de la necesidad que se tenía para facilitar la transportación de la fibra. Esta afirmación, que sugiere la implementación de la innovación tecnológica como complemento, y en consecuencia, coloca en el escenario central a las actividades económicas agrícolas, puede matizarse si se coloca en orden de precedencia a los actores de estos procesos. Es decir, se puede reformular la pregunta e interrogar, cómo gestionaron los actores (hacendados y comerciantes) la innovación no sólo tecnológica sino organizacional en el emprendimiento de la industria ferroviaria, la contestación permitiría observar a detalle la adopción de las nuevas formas de organización, pero también el desempeño operativo y financiero de las empresas ferroviarias. Y quizá, la enseñanza que dejó este proceso para la organización de otras “industrias”.

En este tenor debemos cuestionarnos, cuáles eran las características de la sociedad peninsular al llegar el siglo XIX. Sauri sugiere que algunos de los rasgos esenciales de la sociedad yucateca, particularmente de la élite, sólo fueron resultado de un proceso histórico de largo plazo. Por lo que sus atributos distintivos se formaron en la época colonial y permanecieron vigentes hasta después de la independencia, sugiriendo que el núcleo y eje articulador de éstos fue la encomienda. En otras palabras, a diferencia de otros espacios, la encomienda tuvo mayor estabilidad en la península, lo que hizo que se prolongara hasta finales del siglo XVIII,¹²³ y extendiera su espectro hasta el siglo XIX. Sin embargo, su extendida duración, así como las condiciones propias de su regionalización, en las que se

¹²³ Sauri. *Élites y desigualdad regional. Los casos de Yucatán y Nuevo León*. [Tesis para obtener el grado de doctora en historia, CIESAS, 2016], p.92. El origen de las élites en el espacio peninsular encuentra su procedencia en las clases bajas españolas que llegaron a la Península en busca de mejor suerte, siendo la ruta de su propósito la encomienda. Siendo este mismo sector el que mantuvo la figura de la encomienda a través de la elaboración de un discurso articulado en dos ejes: la lejanía del espacio y escasez de los recursos, como lo señala la misma autora, p. 91.

incluye la presencia de un amplio espacio agrario, dieron como resultado un inmovilismo económico. Situación generada por una dependencia de la recaudación de los tributos, inhibiendo la estimulación para otras actividades económicas.¹²⁴ Esta figura económica no sólo mantuvo una estructura estamental en la región, sino que encapsuló a la élite, diferenciándose de otros espacios, donde la encomienda tuvo una vida menos prolongada y donde su desgaste dio paso a que los encomenderos se desplazaran a otras actividades. Situación que aquí no se transformó, incluso, no hubo un cambio de mentalidad, por lo que las aspiraciones de aristocracia siguieron vigentes,¹²⁵ lo cual explica que: “Los valores asociados al emprendimiento, la innovación tecnológica, la búsqueda de nuevos mercados fueron ignorados por los individuos pertenecientes a la élite peninsular yucateca”.¹²⁶ Esta visión de la sociedad yucateca, fue plasmada por algunos viajeros en la segunda mitad del siglo XVIII, siendo uno de ellos Cook, quien escribió que los vecinos de Mérida eran “gentes que viven de sus propias fortunas privadas, y muchos son así, que viven de la riqueza obtenida por sus antepasados, mientras que la indolencia de muchos otros los impulsa a no tener comercio o industria alguna: satisfechos de vivir de las pequeñas ganancias de algún plantío [...]”.¹²⁷ Aunque se sugiere, que esta visión se realizó desde una comparativa con la sociedad inglesa, lo cual daba como resultado un fuerte contraste. Resumiendo, para el siglo XIX la sociedad yucateca seguía manteniendo características de una sociedad colonial, donde la dependencia y supervivencia económica se apuntaba en la servidumbre.

Introduciendo un matiz a la propuesta de Sauri, sobre el inmovilismo económico, Montalvo sugiere que para el siglo XIX existió un panorama más permeable, donde uno de los pilares del despegue de las haciendas, y por supuesto, de la economía henequenera, fue la inversión extranjera norteamericana.¹²⁸ Sin embargo, la explicación central, para un desarrollo capitalista en Yucatán, se acota a la hacienda como eje articulador, no obstante, no termina por aclarar cómo ésta sirvió para el desarrollo de otras actividades. El problema,

¹²⁴ *ibíd.* p. 96.

¹²⁵ Manuela Cristina García Bernal. “La aristocracia en Yucatán (siglo XVII)”, en *Actas de las II Jornadas de Historiadores Americanistas*. Granada, 1989, pp. 317-331, en Sauri Riacho, *ibíd.* p. 105.

¹²⁶ Sauri. *Elites y desigualdad regional*, p. 108.

¹²⁷ Cook, 1936, p. 12, en Carlos Conover Blancas. “Un muelle de piedra en el mar”. Miradas anglo-españolas a la Península de Yucatán a mediados del siglo XVIII”, en Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coord.). *Del mar y la tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*. México: UAC, UNAM, 2011, p. 56.

¹²⁸ Enrique Montalvo Ortega. “La hacienda henequenera, la transición al capitalismo y la penetración imperialista en Yucatán: 1850-1914”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. Vol. 24, No. 91, 1978, p. 151.

al parecer, es que la hacienda sólo fue generadora de riqueza, pero no de desarrollo tecnológico u otras actividades de impacto. En todo caso, la constante tecnológica fue solamente la innovación en la hacienda o en los trenes, no existiendo un verdadero proyecto industrial, por lo que el inmovilismo se manifestó y retroalimentó la estrechez de los mercados. Al final, esta limitante, terminó por generar una burguesía comercial, pero no industrial, y lo que se terminó por denominar “industria” no rebasó la expectativa regional.¹²⁹ En este tenor, el contexto del desarrollo en Yucatán durante el último tercio del siglo XIX fue combinado y contradictorio, puesto que por un lado la hacienda siguió funcionando bajo un sistema de antiguo régimen, mientras que de forma paralela se insertó, la industria ferroviaria, donde la estructura debía ser capitalista. Entonces, se cuestiona: ¿qué enseñanza organizacional dejó la hacienda?, y ¿qué enseñanza organizacional dejó el ferrocarril?¹³⁰

Estas interrogantes cobran pertinencia porque el hacendado no sólo es concebido como el poseedor de la gran propiedad territorial, ni como la figura que obtuvo cuotas de poder en el ámbito local, regional o nacional.¹³¹ Este actor debía poseer ciertas características, por ejemplo, la racionalidad productiva. Sin embargo, habrá que preguntarse si esas virtudes se extendieron a otros ámbitos, y de ser así, cómo lo hicieron. En consecuencia: ¿fue la hacienda un espacio de enseñanza organizacional y administrativa? La respuesta, afirmativa o negativa, puede ser comparada o guiada con otros espacios agrarios que se inclinaron por la modernización tecnológica. En este tenor podemos referir primeramente, el caso de Morelos, donde las mejoras se notaron sustancialmente en las haciendas.¹³² En segundo lugar,

¹²⁹ *ibíd.* p. 153.

¹³⁰ En una tesitura similar, nos señalan Luis Alfonso Ramírez y Araceli Almaraz. “Entrando en materia. Las dos caras de una moneda: empresa y familia”. En Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (coord.). *Familias empresariales en México. Sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, 2018, p. 32, que Cerutti en su estudio de la familia empresarial en Nuevo León, se cuestiona cómo un tejido productivo regional puede convertirse en un elemento de identidad regional.

¹³¹ Horacio Crespo Gaggiotti. “Haciendas y recursos territoriales en la modernización agroindustrial azucarera. Una perspectiva desde Morelos, 1880-1913”, en *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*. México, No. 23, 2014, p. 67.

¹³² Véase el trabajo de Carolina Moguel Pasquel. “Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 12. No. 35, enero-abril, pp. 29-51. La autora analiza el caso del hacendado Luis García Pimentel bajo el concepto de “empresario” propuesto por Ciro Cardoso. El objetivo de Moguel es, a través de un estudio de caso, exponer que algunos hacendados lograron en sus propiedades transformaciones tecnológicas importantes, para demostrar su capacidad de adaptación durante el porfiriato. Entre los cambios destacaron la construcción de importantes y costosas obras hidráulicas para la explotación de la caña, así como la instalación de un sistema de vías decauville, que les permitieron una racionalización productiva para el mercado externo. Estas adaptaciones, sugiere la autora, con García Pimentel dan cuenta de un personaje de corte capitalista, cuya vocación se orientaba por la racionalidad productiva y la ganancia. Sin embargo, la llegada de la revolución irrumpió en las prácticas agro-empresariales, por lo que citando a Wasserman, plantea que el fracaso de los empresarios agrícolas se debió a su dependencia agraria, es

y quizá el caso con mayor similitud es el cubano, donde los propietarios de los ingenios azucareros si se inclinaron a la inversión ferroviaria. Sin embargo, los estudios no develan una transición del sector agrario al industrial, más bien lo entienden como un recurso material necesario para apuntalar con firmeza el negocio azucarero.

La evidencia historiográfica señala la constitución de la élite henequenera, sin embargo la deja inmóvil dentro del monocultivo, habiendo al parecer escasos ejemplos donde los actores se desarrollaron en otras actividades. Lo que lleva a preguntarse ¿por qué es importante la irrupción del sector industrial? y ¿por qué debe considerarse como una coyuntura?¹³³ Las interrogantes son pertinentes porque refieren a un sector en específico: el industrial, porción que contrasta con el escenario existente en la península previo a la llegada del tren. Situación que lleva a revisar cómo se administra una hacienda y cómo se administra una empresa.

En este tenor, debemos considerar que la administración del negocio industrial significaba un cambio de paradigma, siendo un claro ejemplo, la formulación del trabajo y en consecuencia de la mano de obra. Esta debía ser mano de obra libre, asalariada, y además con capacidades técnicas, las cuales iban a variar en relación a los puestos de trabajo, lo cual implicaba un proceso de aprendizaje inmediato que permitiera operar, además de dar estabilidad en el corto y largo plazo. Pero, cómo se insertaron estas capacidades o de dónde provinieron, si el contexto regional estaba dominado por la hacienda. Este marco agrario y después agroindustrial, representó un reto en la disponibilidad de mano de obra. De ello da cuenta Nickel, quien sugiere no sólo una alta demanda de mano de obra para el trabajo henequenero, sino el uso de algunas estrategias por parte de los hacendados para acaparar a

decir, a pesar de que algunos innovaron en las haciendas, la poca o nula diversificación de sus actividades empresariales terminó por ser su punto de “exilio” del nuevo orden social. En este sentido, el caso de los empresarios agrícolas podría tener similitudes con el caso yucateco, es decir, si bien pudo haber innovación en el campo, ésta no siempre se dio en otras áreas, y cuando se dio fuera de ella, ésta no siempre fue bien gestionada. Al final, el transitar a un negocio industrial fue complicado.

¹³³ Joseph Schumpeter en su capítulo de los ciclos económicos incorpora la innovación como un factor que incide en estos fenómenos, considerando que generan efectos en el escenario socioeconómico, los cuales derivan principalmente de los efectos de las industrias. Sin embargo, podemos considerar, que la incidencia de éstas también se dan en otras áreas paralelas al ciclo económico. Es decir, en la parte de los aprendizajes, con la llegada de nuevas formas de organización. Véase Schumpeter, Joseph. “El ciclo económico”, en *Teoría del desenvolvimiento económico. Una investigación sobre ganancias, capital, crédito, interés y ciclo económico*. México: FCE, 1967, pp. 213-254.

los trabajadores y asegurarlos para los ciclos agrícolas.¹³⁴ Lo que habrá que matizar, es que el trabajo de hacienda era un trabajo de peonaje, o mejor dicho, de trabajo agrícola, por lo que quizá la parte técnica debió estar en los operarios de las máquinas desfibradoras, siendo este quizá el trabajo más calificado, pero no adecuado para las tareas industriales.

En cuanto a la transferencia tecnológica, la hacienda es el mejor ejemplo en cuanto a espacio de aprendizaje siempre y cuando no salga del área agroindustrial, volviéndose problemática como espacio de enseñanza para otras actividades económicas, esto derivado de su misma complicada travesía. Mendoza, en una revisión sobre el desarrollo de las máquinas desfibradoras en Yucatán, aporta luces conceptuales de la transmisión de experiencia al abordar la historia de la máquina desfibradora.¹³⁵ Sin embargo, la idea de una transferencia de la hacienda al ferrocarril, como un puente automático es cuestionable, puesto que la historia del riel es más compleja en sus operaciones, no sólo logísticos, sino operarios, estando entre ellos la adaptación tecnológica por una ausencia de cualificación. En consecuencia, el desarrollo tecnológico que permitió la explotación de fibra fue sinuoso y nada sencillo, pero eso no fue sinónimo de que hubiera un traslape a otros sectores, además de que no eran de magnitudes similares. La operación ferroviaria demandaba ya no el manejo de una máquina fija, que no pocos accidentes produjo entre los peones de las haciendas en el proceso de perfeccionamiento, y que dejó a contados trabajadores mutilados. El reto paralelo, ahora en la industria ferroviaria, era el manejo de locomotoras que demandaba a personal con preparación escolar y en consecuencia cualificación. La exigencia llevaba como propósito poner en funcionamiento a la industria de transporte, pero también el cuidado del material importado, como deja constancia el caso del Ferrocarril Mérida-Peto para 1880, quien encargó locomotoras a The Baldwin Locomotive Works de Filadelfia.¹³⁶ Empresa que por cierto, importaba material motriz a países de Sudamérica, Cuba, y a Australia.

¹³⁴ Herbert Nickel. *El peonaje en las haciendas mexicanas. Interpretaciones, fuentes, hallazgos*. México: Arnold Bergstraesser Institut, Universidad Iberoamericana, 1997.

¹³⁵ Vandari Mendoza M. “En constante movimiento. Dos episodios sobre la circulación de saberes tecnológicos a través de la invención de las maquinas desfibradoras de henequén, siglo XIX”, en *Tzintzun. Revista de estudios históricos*. Núm. 66, julio-diciembre, 2017, p. 69.

¹³⁶ *Railway age gazette*, New York, November 12, 1880. Original Source, University of Michigan. La importación de material para la construcción de los ferrocarriles no se hizo exclusivamente de Estados Unidos, éste también fue comprado en Inglaterra, muestra de ello es que 1883 llegaron dos vapores procedentes de Liverpool. El primero, Haytian, arribó con 688 rieles de acero Bessemer. El segundo, “Author”, tocó puerto con 1,291 rieles de acero. Véase *Railway age gazette*, New York, 4 May, 1883, p. 289. Original Source, University of Michigan.

La prolongación del lento transitar en el manejo industrial encontró clara expresión en la reorganización derivada de la formación de FUY en 1902. Para ese momento, en el primer informe generado por la naciente compañía, manifestaba Escalante Peón, director general, que la empresa para un buen funcionamiento debía crear una estructura que le permitiera una mejor administración. Entre las propuestas se encontraba la formación del Departamento de Contabilidad y Estadística, cuya función sería llevar un control detallado de los números de la empresa, práctica que no se había realizado con anterioridad en las compañías pioneras. Situación que generaba conflicto debido a que los ingresos o egresos, o bien, las estadísticas, se presentaban agrupadas bajo un solo concepto, lo que impedía identificar los malos manejos a través de un desglose de ingresos, egresos, gastos, entre otros rubros. La compañía apostaba por una renovación administrativa, con la inserción de departamentos especializados. El problema era que, dentro del territorio peninsular, señalaba Escalante, no había personal calificado para desempeñar dicha tarea, pues si bien era cierto que existan excelentes tenedores de libros dentro de la península, ninguno estaba al día con el moderno sistema de contabilidad aplicado en ferrocarriles existentes en otras partes del país, o bien, que se había puesto en práctica en otras naciones. Esto no sólo dejaba en evidencia un problema contable de largo arrastre, sino las débiles estructuras sobre las que se habían fincado las empresas iniciales, y que ya no sólo revelaba una ausencia de personal para la parte operativa, sino también administrativa que había sido manejada por los mismos inversores. En consecuencia, la solución fue llevar a Yucatán personal oficinista de otras compañías ferroviarias de México, con el propósito de generar de forma inmediata un espacio de aprendizaje.

Esta decisión tenía dos objetivos, uno de corto y el otro de mediano plazo. Es decir, la llegada de personal, que por cierto, en un primer momento no tuvo éxito debido a la fiebre amarilla que contrajeron algunos y al clima poco benévolo, tenía como fin corregir la administración, pero por otra parte, la empresa tenía el propósito de insertar a personal dentro del departamento para generar un proceso de aprendizaje, y así solucionar la falta de oficinistas calificados en un corto plazo.¹³⁷ En consecuencia, la reestructuración de la parte

¹³⁷ BY (Biblioteca Yucatanense). Fondo reservado: FUY (Ferrocarriles Unidos de Yucatán), 1900-10. Informe del Consejo de Administración, director general y comisarios, 1903, ff. 4-6. En una expresión teórica, el proceso de transición podría insertarse dentro del transitar de la empresa tradicional a la empresa moderna, siendo una de las características de la primera la administración familiar, mientras que la segunda pone en relieve la inserción de actores especializados dentro de la administración: mandos medios y altos, así como la formación

administrativa se volvía un nuevo punto de partida para la funcionalidad de la empresa, pues ahora con el nacimiento de FUY se buscaba fincar una administración empresarial basada en la racionalidad, y diluir la parte empírica con la que surgieron las primeras compañías.

Cabe apuntar, que esta situación, de la profesionalización de la parte administrativa y de operarios también se observa, como lo señala, Jeffrey Bortz y Marcos Águila, en la relación entre empleadores y operarios, particularmente previo a la formación de FUY, donde predominaba un paternalismo asociado a la administración de la hacienda, donde los conflictos laborales se resolvían “bajo la gestión personalizada entre los propietarios y los subordinados”,¹³⁸ significando una permanencia de la tradición administrativa y el recelo a la adopción de las formas modernas de administración. Situación que, sugieren los autores, cambió a partir del segundo quinquenio de la primera década del siglo XX, al mutar hacia una institucionalización bilateral del trabajo, es decir, donde el trabajador jugó un papel primordial en la resolución de los conflictos que lo involucraron. Aunque es preciso resaltar que esto no significó una modernización generalizada en la administración, sino sólo el posicionamiento laboral, que en poco socorrió a la empresa.

En síntesis, la llegada del tren presentó retos de grandes dimensiones en todas las áreas, como lo fueron: la importación de los insumos, la construcción, la financiación de las obras, entre otros. Por su puesto, entre los desafíos estuvo la parte operativa vinculada al avance tecnológico, y por otra la parte administrativa. Ambos fueron relevantes, no por una incapacidad propia de la gestión, sino por la inexistente o escasa disponibilidad de los recursos humanos cualificados que había en la península. Es preciso señalar que esto fue una situación generalizada en el país, pues la ola modernizadora de la época avanzó a contrarreloj y chocó con la insuficiencia de personal calificado en México. Sin embargo, las diferentes empresas lo resolvieron con la importación de trabajadores especializados, o bien, con la contratación obligatoria de los pocos ingenieros mexicanos respaldados por la legislación federal. Para el caso de Yucatán, la naturaleza regional de las empresas y posteriormente de

de departamentos. Véase Chandler, *op. cit.* 1977, *The visible hand*. Este transitar, con la inserción de nuevos actores: directivos y mandos medios, se caracterizó por dos rasgos. El primero, es que su llegada fue tardía, sumándose, en segundo lugar, que el proceso fue interrumpido por factores externos, como: la revolución y sustancialmente la revolución carrancista y la incautación. Dichos fenómenos interrumpieron el proceso de formación empresarial al desplazar a los actores medios y altos, así como el proceso de sustitución.

¹³⁸ Jeffrey Bortz y Marcos Águila. “‘No soy intelecto sino obrero’. Rebeldía cotidiana en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán durante la revolución mexicana, en *Uno diverso*. El Colegio de Morelos, Vol. 1, núm. 1, julio-diciembre, 2020, p. 140

FUY, combinada con la falta de cualificación en el territorio, se concertaron para generar un problema más a la historia ferroviaria yucateca. Quizá también habría que no perder de vista, que la misma marea de la modernidad generó cambios rápidos, por lo que la adopción y adaptación inmediata terminó por crear un escenario de improvisación sustentado en las experiencias previas de otras áreas de aprendizaje, que a la larga terminó por generar deficiencia al no ser las óptimas, o bien, ser nulas para el negocio industrial. Al final, esta situación invita a matizar la propuesta de Wells, quien sugiere que los ferrocarriles no lograron crear un vínculo a posteriori para la promoción de un desarrollo diversificado, tampoco: “los capitalistas yucatecos [...] transfirieron a otras empresas los conocimientos de gestión y la experiencia financiera obtenida [...]”.¹³⁹ El problema entonces, no sólo fue que los ferrocarriles ni los capitalistas no tuvieron un impacto a futuro, más bien hay que señalar que en Yucatán el desarrollo del empresariado fue pobre, así como las habilidades gerenciales.

De las primeras gerencias

En este tenor la revisión de las primeras gerencias da un buen punto de partida para entender quiénes fueron los actores involucrados y su origen, por lo que se plantean algunas interrogantes que se pretende puedan explicar cómo se compaginó el nuevo negocio, y cómo las élites asimilaron este naciente modelo de organización. En particular, Yucatán resulta interesante por varias razones. La primera, es que el tópico que más ha llamado la atención de los investigadores es el de la producción henequenera para el mismo periodo: el porfiriato y la revolución, situación justificada por la importancia que la fibra representó para el mercado externo, así como para el interno. En consecuencia, y en segundo lugar, la construcción de ferrocarriles se ha interpretado como un resultado lógico de la creciente demanda de la fibra, por lo que su incremento y exportación hizo obligada y necesaria la construcción de un transporte que permitiera una movilidad rápida y en volumen de la fibra.¹⁴⁰ Es probable que esta idea tenga lugar debido a la traza de rieles creada para la extracción de la fibra, y por supuesto, a la importancia que representó, asimilando un efecto derivado, para dejar en el tintero el tema de la financiación. En tercer lugar, y en consecuencia, se ha considerado que la exportación de la fibra al estar dirigida al mercado externo se le catalogue como una economía de enclave, o extraccionista, lo que ha relegado

¹³⁹ Wells, *op. cit.*, p. 136.

¹⁴⁰ Barceló, *op. cit.*, p. 6.

el análisis del transporte a un plano secundario.¹⁴¹ En tal sentido, aunque esta tesis sobre el binomio henequén-ferrocarril es sin duda necesaria, considero que invertir la fórmula: ferrocarril-henequén, abre una ventana de análisis necesaria para reflexionar, sobre: las gestiones, las tramas de los actores, el funcionamiento de las empresas, la asimilación tecnológica y administrativa, entre otras. Por su puesto, dicha revisión nos puede permitir examinar una parte de la tesis que sostiene que el mercado externo organizó la producción al interior, creando como consecuencia la producción de autoconsumo, con la orientación de satisfacer el mercado local.¹⁴² Dicha revisión, plantea la hipótesis, de que si bien el mercado externo marcó las pautas de producción al interior, el mercado interno también fue dinámico, encontrando expresión en la movilidad ferroviaria, y en la formación de la región.

Entonces, cuáles son las preguntas que podrían explicar esas vetas. Las interrogantes son varias, aunque se presta atención a cuestionamientos, como: qué actores económicos estuvieron involucrados en estas etapas y cuál es su origen familiar, cuáles fueron sus estrategias para adaptarse a las coyunturas, y cuestionar si las empresas ferroviarias fungieron como molde para la creación de nuevas entidades, que permitieran dar continuidad a la permanencia de las élites. Particularmente, esta última interrogante cobra sentido, si se tiene en cuenta que el fenómeno de la revolución mexicana y el declive del sector exportador, jugaron un papel central en los traspiés que se generaron en el escenario económico regional y nacional, por lo que, la renovación en los negocios pudo ser una preocupación de algunos. Las contestaciones a estas interrogantes se brindan parcialmente, planteándose también hipótesis.

Las respuestas a las interrogantes pueden ser ilustradoras para entender un proceso regional, donde el marco contextual se distinguió por el ascenso económico de Yucatán en el plano nacional, y donde el mercado de capitales fue dominado por la élite local. Aunque también podría sugerir respuestas para otros espacios con realidades similares, al reflexionar cómo se da el tránsito entre actividades diametralmente opuestas, como en este caso fue el traslado del negocio agrícola al industrial. Además, ayudarán a explicar la complejidad y

¹⁴¹ Algunos autores sostiene que los ferrocarriles fueron resultado de la producción henequenera, ejemplo de ello son Raúl Vela Sosa y Raúl Vela Manzanilla. “Situación económica, política y social de Yucatán en 1915 y 1916”, en *México y la Constitución de 1917. Contexto Histórico*. México, UNAM, INEHRM, p. 194. En años recientes se han realizado investigaciones que analizan la incidencia del ferrocarril en Yucatán. Aunque los trabajos están dirigidos a explicar procesos sociales, como el de May, *op. cit.* Quizá la línea que más ha sido abordada es la obrera, destacando: Echeverría, *op. cit.*, y Boils, *op. cit.*

¹⁴² Vela y Vela, *op. cit.*, pp. 193-194.

efervescencia gestada en el espacio regional, producido por la construcción ferroviaria y marcada por disputas, donde el fin era acaparar una parte del territorio.

Es preciso aclarar que el periodo de análisis sugerido se debe a que en ese lapso la industria ferroviaria regional yucateca encontró su nacimiento, auge y declive. Puesto que, particularmente la llegada de la revolución y la posrevolución, se caracterizó por el declive de la producción henequenera, el fin de la experiencia administrativa y empresarial en el ramo del riel, al pasar la administración al gobierno local. Esta situación, que en apariencia mantiene gran similitud con otros casos nacionales, como lo es el de los Ferrocarriles Nacionales de México, debe matizarse. La razón estriba en que la empresa, de los Nacionales de México, incautada con el constitucionalismo, era en su mayoría accionaria una empresa estatal, pues el gobierno federal con la consolidación de 1908 había pasado a ser su mayor participante, además de que el porcentaje restante que la constituía era de capitales extranjeros. Caso totalmente contrario el de Yucatán, donde la fusión de las empresas no era parte de una política plenamente estatal, por el contrario, obedecía a una unificación regional y de intereses particulares y locales, aunque bajo el auxilio de Limantour. En este sentido, la llegada de la incautación colocó fin a una experiencia gerencial que había tenido su génesis con el nacimiento de las empresas.

La faceta más conocida de los ferrocarriles en la península es la de FUY, es decir, la del sistema ya consolidado en la primera década del siglo XX. Sin embargo, como ya se ha apuntado líneas atrás, los ferrocarriles en Yucatán fueron resultado de un proceso de gestión intrincado, y además separado. En consecuencia, los actores involucrados fueron variados, todo dependiendo del momento que se señale, puesto que unos permanecieron y otros desaparecieron.¹⁴³

¹⁴³ La composición administrativa al parecer sólo fue desempeñada por actores locales, es decir, la integración de extranjeros estuvo restringida, o al menos se llevó con cautela. Esto se observa en trabajos particulares como el de Alma Durán-Merk. *Heterogeneity and social incorporation. Elite and non-elite German-Speaking immigrants in Yucatan during the extended porfiriato*. Paper presented at the 17th Congress of Mesoamericanists. Basel, Switzerland, 31 of January 2nd February of 2014, pp. 5-7, donde si bien, el propósito de su pesquisa no es el tren, si deja ver que la llegada de los alemanes tuvo una composición muy heterogénea durante el porfiriato, siendo la clase rica de 3.78%, la clase media de 59%, y los estratos bajos de 36%. Situación que se matiza más si se toma en cuenta que, una parte total de esa migración fue de mujeres y familias. Por lo que su llegada no estuvo relacionada al negocio ferroviario ni a su parte operativa. En palabras de Durán, la contribución de la migración alemana en Yucatán estuvo en la expansión y solidificación de las clases medias, y no precisamente en el papel de inversores, modernizadores o civilizadores. Es decir, los extranjeros que no tenían raigambre no se incorporaron al negocio ferroviario, al menos no de lo que tenemos conocimiento para la parte administrativa.

Comenzando la exposición, el origen de los pioneros tiene su origen en estructuras familiares notables. La historia de los precursores se extiende hasta la emigración española en los siglos XVII y XVIII. Entre ellos destaca: Pedro Ponce de León, de Sevilla, llegando en la primera mitad del siglo XVII; en el caso de los Peón, provenientes de Asturias, sus orígenes se encuentran en Alonso Manuel Peón y Valdés, quien llegó a Mérida en 1748, aunque su hermano, el fraile Bernardo de Peón ya residía en Mérida; los Cantón reconocían su linaje en Ángel Juan Álvarez Alonzo Yáñez y Cantón, primer marqués de Valderas y último poseedor de los mayorazgos de Cantón y Picacho, en España; los Regil eran originarios de Santander, y remontaban su origen en Alvar Pérez de Regil, quien llegó al puerto de Campeche en el siglo XVI.¹⁴⁴ El caso de los Escandón no fue distinto, aunque también contaron con una historia enmarañada.

Los nombres señalados resonaron en el negocio ferroviario, como: Augusto Peón en la Compañía Peninsular de Ferrocarriles; los hermanos Cantón, Rodulfo y Olegario, en la vía Mérida-Peto; José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde en la vía Mérida-Progreso; en la línea a Valladolid destaca el general Francisco Cantón. Estas líneas fueron las más representativas por sus dimensiones y por estar dirigidas hacia los cuatro puntos cardinales del estado: norte, sur, poniente y oriente. Sin embargo, hubo otras gestiones para líneas de menores dimensiones, como: la de Valladolid-San Celso, otorgada a Juan Peón Contreras; la de Campeche a Tixmicuy a Juan Montalvo; la de Celestún-Sotuta a José Matilde Alcocer; la de Mérida-Ticul a José Rendón Peniche; el ferrocarril de San Ignacio a Unucmá, entregada a J. Urcelay; el de Caucel a Progreso, dada a José Maldonado. No obstante, no todos los concesionarios iniciales terminaron en sus empresas para 1902, momento de la consolidación. A partir de esta fecha, quien asumió la dirección de FUY fue Nicolás Escalante,¹⁴⁵ figura que fue sustituida por Molina para 1907, y finalmente, en 1915 el Gobierno Estatal incautó la empresa y se volvió el nuevo dueño, lo que finiquitó la participación empresarial dentro del ramo ferroviario de los actores locales.

¹⁴⁴ Barceló, *op. cit.*, pp. 73-74.

¹⁴⁵ La salida de Escalante, la cual se vio envuelta por innumerables cuestionamientos a su administración, además del conflicto entre los Escalante y Molina, tuvo una contracara, es decir, la salida temprana significó la apertura alterna hacia otros negocios, como lo fue la importación de automóviles para su venta en la Península. Es decir, la invención del automóvil permitió a Escalante insertarse en la importación de vehículos automotores. En consecuencia, parte de las tareas del nuevo rubro fue la promoción del nuevo negocio a través de modelos como el "Saxon" de 6 cilindros, con capacidad para 5 personas, a un precio de 2,800 oro nacional. Por supuesto que la venta del automotor se encontraba en el corazón de la ciudad, en el número 489 de la calle 63. *La voz de la revolución*, jueves 20 de septiembre de 1917, p. 2.

Sin embargo, lo que se asoma con los concesionarios iniciales, es que hubo personajes que buscaron hacerse de mayor espacio dentro de la península a través de las vías. Es el caso de José Rendón Peniche con la línea de Mérida-Progreso, y su gestión de la vía Mérida-Ticul. En este ejemplo, la gestión se debe entender como un intento por extender la vía hacia el interior, trazando la ruta: Progreso-Mérida-Ticul. Esta estrategia le permitiría no sólo la movilidad de la capital al puerto, sino un tráfico complementario, que además podría ser extendido después con una nueva concesión, toda vez que los contratos abrían la posibilidad a nuevas gestiones. Además, hay que señalar, que la gestión del trazo Mérida-Ticul fue realizada en 1874, una vez que se afianzó la línea a Progreso.

Otro caso representativo, aunque ahora con relación parental fue el de Juan Peón Contreras, a quien se le concedió la concesión de Valladolid a San Celso en 1882 y que caducó para 1886, una línea al parecer dirigida a una hacienda. Mientras que su hermano, José Peón Contreras, a través de Luis Méndez, le fue entregada el 3 de junio de 1889 una concesión para la construcción de un sistema de ramales de ferrocarril en el Estado. Ambos casos, aunque diferenciados son ilustrativos por lo siguiente, el primero aunque de menor dimensión, da cuenta del propósito por insertarse en el transporte, aunque fuera para uso de la hacienda. Mientras que en el segundo caso, el proyecto era mucho más ambicioso, pues si bien no solicitaba vía troncal, si pedía ramales para complementar líneas principales. Además de que la solicitud se realizó para 1889, momento en que la explotación del henequén permitió mayor disponibilidad de capitales. Al final también caducó la concesión. Un último ejemplo fue el de los hermanos Cantón, Rodulfo y Olegario, quienes se aventuraron en la construcción de la vía Mérida-Peto, primero como socios, para después quedar Rodulfo como único propietario al comprar la parte de su hermano, esto para el 3 de septiembre de 1892.¹⁴⁶

Un punto que debe hacerse notar, es que si bien hubo una disputa por el espacio peninsular. Conflicto que se notó más en la querrela por los subsidios entre la compañía de Mérida-Progreso¹⁴⁷ y la de Mérida-Peto, alegando esta última que su vía era más importante,

¹⁴⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 45. En este caso, la venta de la propiedad a Rodulfo por parte de su hermano, vino a significar una incisión a una empresa que hasta ese momento se había mantenido indivisible y con firmes propósitos de expansión. Además, para la compra, Rodulfo “hipotecó la vía e hizo uso de su crédito personal”, generando un aumento del pasivo y una disminución del capital social de la empresa.

¹⁴⁷ El subsidio obtenido para el F. Mérida-Progreso fue de 6 mil pesos por kilómetro construido, dinero que fue cubierto con los ingresos de la aduana de Progreso. Esta situación permitió a la compañía fijar el año de 1878 como la fecha de entrega de la obra. Sin embargo, el pago de los subsidios se vio interrumpido por el conflicto de Tuxtepec, y en consecuencia, se generó retraso en la obra. Véase Francisco R. Calderón. “La promoción económica”, en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. La república restaurada. La Vida*

ello no impidió que hubiera movilidad dentro de las mismas empresas. Un caso ilustrativo, fue el de Rogerio G. Cantón, hermano de Rodulfo y Olegario, quien para 1896 fungía como jefe de contabilidad de la empresa del Mérida-Progreso.¹⁴⁸ El caso del hermano en particular es llamativo por otra razón, el hijo de Rogerio: Felipe, solicitaba en 1884 una beca al Gobierno del Estado de Yucatán para la continuación de sus estudios en la escuela preparatoria de la capital en 1884, una vez que egresara del Instituto Literario de Mérida, por lo que pedía una pensión de 30 pesos mensuales para su manutención y así concluir sus estudios.¹⁴⁹ Personaje que terminaría siendo representante de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles en Nueva York, esto para 1900 y 1901.

Sintetizando, el caso de los Cantón es llamativo por otra razón, y es que a pesar de que la familia tenía un largo historial, para el porfiriato había una diferenciación entre los hermanos Cantón, puesto que por un lado dos de ellos emprendieron la conquista al sur mediante el ferrocarril, y por otra uno de los hermanos no fue incluido en el negocio, por lo que se tuvo que emplear con en otra compañía, y su hijo recurrió a la ayuda del gobierno para la continuación de los estudios. Este caso, el de los hermanos Cantón, también permite observar, que cada uno de ellos jugó un papel dentro de la empresa, por ejemplo, Rodulfo, una vez obtenida la concesión, fungió como el presidente de la empresa, mientras que Olegario, además de ser socio inicial, se desempeñó como el ingeniero de la empresa, lo que lo puso a cargo de la construcción de la vía.¹⁵⁰ Volviéndose una empresa cerrada, inhibiendo la incorporación de técnicos calificados extranjeros, como aconteció en otras compañías, aprovechando así la calificación técnica de la familia. Por si fuera poco, los roles fueron complementados por el hermano Waldemaro G. Cantón, quien a través de su papel en la política: primero diputado local y después federal, logró negociaciones favorables para la empresa, como nuevas concesiones.

económica. México: Hermes, 1955, pp. 694-695. Esta situación, al parecer no generó un trastorno de consideración a la empresa, pues las obras iban ya muy avanzadas. Sin embargo, al parecer, a las empresas del interior sí les generó un problema, toda vez que su formación se dio años después. Además, a diferencia de la compañía dirigida al puerto, las líneas del interior eran de mayor extensión y con mayores complicaciones. Por si fuera poco, a esto se sumaba la poca disponibilidad de capitales, muestra de ello fueron los inicios de la línea de Mérida-Peto con la ausencia de interesados por tomar el proyecto.

¹⁴⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1.

¹⁴⁹ AGEY. Fondo: Congreso del Estado, 1883-1946. Sección: Comisión de Hacienda. Serie: Pensiones. Caja 7, Vol. 7, Exp. 36.

¹⁵⁰ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo. Sección: Dirección General de Ferrocarriles de Mérida a Peto. Serie: Administración, 1884. Caja 377, Vol. 327, Exp. 36.

Para el momento de la consolidación en 1902 que dio paso FUY, salieron a flote nuevos personajes, quizá los más representativos Nicolás Escalante y Olegario Molina. De ellos podemos referir que, en el caso de Escalante, su apellido se relaciona con una familia notable, cuya fortuna se originó en Tekax en la década de 1830 con una casa comercial, y que por su crecimiento y diversificación pasó a desempeñar funciones bancarias para la década de los cincuenta del siglo XIX, además de que estableció relaciones con la firma Thebaud Brothers.¹⁵¹ No obstante, previo a la fusión el apellido no figuraba dentro de las compañías, ya fuera en la de Mérida-Progreso, Mérida-Valladolid o Mérida-Peto, al menos no en puestos relevantes. Ya que el apellido se localiza en la línea de Mérida-Valladolid, pero sólo como jefe de estación para 1887 a 1889, siendo Manuel Escalante la figura,¹⁵² y se ubica a Eusebio Escalante como tercer vocal de la Compañía Mérida-Calkini para 1901. Sin embargo, de Nicolás no hay mención, por lo que se puede inferir que su incorporación al negocio se dio sólo hasta 1902 y con injerencia del papel relevante que tenía la comercializadora Escalante en la Península. Incorporación que además lo colocó como representante de la compañía, puesto que le permitió realizar algunos movimientos cuestionables, y que fueron en detrimento de la empresa recién formada.

En el caso de Olegario Molina, personaje central de la élite para la etapa final del porfiriato, y probablemente el más importante por el poder político acumulado, tuvo una tradición familiar desde la colonia, su padre se dedicó al cultivo de azúcar y al negocio de los caminos, señala Ramírez.¹⁵³ Sin embargo, dentro de la génesis ferroviaria no tuvo un papel relevante, su papel más conocido es el que desempeñó como ingeniero de construcción en la vía Mérida-Progreso. No obstante, el mismo Ramírez ha sugerido que, cuando Molina laboró en la vía acumuló capital para después invertirlo en el cultivo y la explotación del henequén,¹⁵⁴ por lo que la incorporación del apellido en la mesa directiva se dio de forma tardía, cuando ya se había consolidado como la figura central de la oligarquía henequenera,

¹⁵¹ Sauri y Sierra, *La casta divina, por dentro y por fuera*. 2018, p. 33.

¹⁵² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/263-1, f. 21.

¹⁵³ Ramírez. *Elites empresariales*. 1991, pp. 74-75.

¹⁵⁴ El mismo Ramírez explica que la creación del Banco Yucateco por parte del grupo Molina en febrero de 1890, y la del Banco Mercantil de Yucatán por Escalante en marzo del mismo año, tuvieron como propósito la compra-venta del henequén, sin embargo, entre sus actividades estuvo la financiación de los ferrocarriles. El papel que desempeñaron como instituciones de crédito fue relevante, pero la injerencia y control de los transportes por parte de Molina no fue sino hasta el segundo quinquenio de la primera década del siglo XX, *ibíd.*, pp. 61-62.

llegada que además significó la salida de Escalante. Además, su inmersión en el transporte se entiende como una medida más para afianzar el poder político que había acumulado.

Una figura que estuvo desde el inicio hasta el momento de la consolidación al frente de su empresa, fue el general Francisco Cantón, en la compañía del Ferrocarril Mérida a Valladolid. Sin embargo su apellido se mantuvo en solitario hasta 1898, pues para este año se incorporó un miembro de la familia en la mesa directiva de la empresa, siendo éste Armando Cantón Arce como secretario. Pero, estas permanencias subyugaron a otras. Por ejemplo, el Ferrocarril Mérida a Progreso, siendo José Rendón Peniche el único propietario, al menos hasta finales de 1887, terminó por salir de su empresa cuando se fusionó con la vía de Izamal, dando paso a una nueva compañía: Ferrocarril Mérida Progreso y Mérida a Izamal con ramal a Sotuta.

En este último caso, las razones para la operación pudieron ser cuatro. La primera, y más importante, tiene que ver con la construcción de la vía de Mérida-Valladolid con ramal a Progreso. Dicha empresa comenzó sus operaciones el 4 de julio de 1887.¹⁵⁵ Esta obra generaba una competencia directa en la ruta de la capital al puerto, con la apertura de la nueva vía los productos de oriente que antes tenían como paso obligatorio la capital, y en consecuencia el uso de la vía de Rendón, ahora encontraban con el ramal Progreso-Conkal, perteneciente al Mérida-Valladolid, una salida más rápida al mar. En segundo lugar, una posible baja de ingresos a consecuencia de la nueva vía, pudo incidir en la fusión. En tercer lugar, la fusión también pudo significar una salida temprana para un negocio que ya presentaba complicaciones, como la competencia. En cuarto, y último lugar, también pudo ser sinónimo de expansión hacia el interior, pues los intentos de solicitud de concesiones se habían dado en 1874 para llegar a Ticul, sin embargo el proyecto nunca se comenzó, quizá, por los gastos que representaba la empresa. Entonces, con la fusión al Mérida-Izamal, se encontraba la opción de tender una línea hacia el interior: puerto, capital, oriente, y sur. Lo que no daba sólo paso al incremento del tráfico, también daba la posibilidad de un mayor control de la región.

Pese a estas posibles respuestas, quizá la de mayor validez sea la de la salida temprana a un negocio que se tornaba complicado. Puesto que la fusión también implicó una nueva forma de organización, ahora la nueva empresa quedaba constituida de 18 socios,

¹⁵⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, ff. 9-10.

representando 105 acciones por un valor de 5 mil pesos cada una, siendo el monto total del capital social de 525 mil pesos.¹⁵⁶ Sin embargo, el mismo contrato dejaba fuera a Rendón, a quien se le adeudaba por la operación 250 mil pesos.¹⁵⁷

Esta salida con prontitud contrasta con una compañía que se mantuvo independiente no sólo para el porfiriato, sino también después de la unificación general. Dicho de otra forma y como se ha referido, la fusión de las diversas compañías se realizó para 1902, dando paso a FUY. Sin embargo, ésta no fue una unificación completa, puesto que sólo participaron la línea de Mérida a Progreso, Mérida a Valladolid, y los Ferrocarriles Peninsulares, lo que significaba que de los cuatro puntos cardinales faltaba el del sur, el que había penetrado al interior del territorio. Esta compañía, la de Mérida a Peto sólo pasó a formar parte de FUY hasta 1909. La interrogante es, por qué la adhesión se hizo hasta seis años después. Una de las respuestas de la incorporación tardía se encuentra en los números “favorables” que obtenía la compañía cada año y que brindaban optimismo. Hasta 1902 los ingresos por fletes se habían mantenido a la alza, alcanzando los 233 mil pesos de ingreso por el concepto, sin embargo, a partir de ese momento su venta fue a la baja, llegando en 1907 a sólo 146 mil pesos. Los números “positivos” alentaron a Rodolfo Cantón a seguir con la compañía en espera de una recuperación, encontrando un ligero respaldo en los ingresos generados por los pasajes, que si bien es cierto, también estaban registrando reducciones desde 1904, éstas no se comparaba con la de los fletes, ya que sólo pasaron de 240 mil pesos en 1903 a 217 mil para 1907. Al final, la situación fue insostenible e inevitable la venta, pues ambos conceptos no se recuperaron. Por supuesto, factores como el de la quiebra del Banco Peninsular Yucateco en manos de Escalante, tuvieron incidencia en la decisión de venta, debido a la estrecha relación entre la institución crediticia y los ferrocarriles, como lo señala Anaya. Particularmente, Cantón se “garantizo autopréstamos con el Ferrocarril de Peto”, por lo que para 1908 y ante la depreciación de los valores, terminó por vender a un precio irrisorio la empresa que había fundado junto con su hermano Francisco Cantón, siendo una operación inevitable.¹⁵⁸

Por otra parte, no todas las compañías se formaron desde el inicio con un solo propietario, tal fue el caso de la empresa de la ruta a Mérida Campeche. Ésta vía fue resultado

¹⁵⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, f. 15.

¹⁵⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, f. 16.

¹⁵⁸ Anaya. *La crisis internacional y el sistema bancario mexicano, 1907-1909*. 2002, p. 159.

de dos proyectos diferentes: del Campeche-Calkini y del Mérida-Calkini, es decir, la construcción se realizó en dos sentidos. Para la primera, la concesión inicial fue obtenida por el gobierno estatal de Campeche en 1881, mismo año en que fue cedida a una compañía formada por ocho comerciantes de la misma entidad: Victoriano Nieves, Eduardo Barrón, Castillo Gutiérrez, Zaldívar y Castillo, José Ferrer, Marcelino Castillo, Andrés Ibarra Lavalle, y José Méndez Estrada.¹⁵⁹ La presencia de estos actores expresaba el interés existente desde el estado vecino por no quedarse fuera del negocio ferroviario, aunque en este caso realizado desde la acción colectiva a través de la formación de una empresa, lo que distaba de la experiencia que se había comenzado a gestar en Yucatán y donde las empresas se habían constituido como en el caso de Peto bajo dos dueños, aunque finalizaría sólo con uno. La formación de esta empresa se realizó con la emisión de acciones con valor de 100 mil pesos,¹⁶⁰ situación que naturalmente cambió para los años subsecuentes, como lo fue en 1882, donde la compañía ya contaba con un capital social de 164 mil pesos, incrementándose para 1886 a 406,300.¹⁶¹ Dicho de otra forma, la infraestructura y la valuación de la compañía se habían incrementado. Las cantidades que presentan en capital social los informes posteriores son variadas, aunque fueron en incremento, esto se debe a los procesos de fusión que se realizaron para conectar a Campeche. Es decir, la línea que después fue conocida como el ferrocarril de Mérida-Campeche, también fue resultado de un proceso de fusión, aunque éste se dio, como ya se señaló, en dos sentidos, de Mérida a Campeche, y de Campeche a Mérida, formando así la Compañía Peninsular de Ferrocarriles. Esta última se formó con un capital social, el cual se manifestaba para 1891 en 600 mil pesos, llegando en 1900 a 2 millones, resultado también de la multiplicación de las acciones, pasando de 1,000 a 2,000.¹⁶² La formación de esta línea se hizo con la expectativa de fomentar el comercio entre los dos estados, particularmente entre las capitales, aunque también con el objetivo de incluir en la transportación a los poblados por donde se construyera la vía,¹⁶³ sin embargo, la idea de construir una movilidad interna bajo la lógica del ferrocarril no se vislumbraba exitosa debido a que ambos estados tenían puertas de entrada a través de sus respectivos puertos, situación

¹⁵⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/251-1, f. 2.

¹⁶⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/278-1, f. 3.

¹⁶¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/255-1.

¹⁶² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/268.1, ff. 63-70.

¹⁶³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/251, f. 2b.

que se confirmaba para la primera década del siglo XX, donde la disminución del tráfico se hacía presente en la señalada ruta.

Por otra parte, hay que preguntarse, qué hay de la preparación profesional. Hasta aquí se ha referido la presencia de personajes insertos en las empresas. Sin embargo habrá que cuestionarse cómo fue su incorporación en el funcionamiento y la administración. En líneas generales, los gestores se colocaron como los presidentes de las compañías. Ejemplo de esta situación fue Francisco Cantón, además de ser propietario de la empresa, tuvo participación político-militar en el ámbito federal y estatal. Otro caso es el de Rodolfo G. Cantón, quien fue el presidente de su compañía desde 1878 hasta 1907. Esta permanencia es un ejemplo de la ausencia de una injerencia externa dentro de las administraciones.

Esta situación se observa en la estructura de las mesas directivas, las cuales fueron constituidas por mexicanos, todos elevados en los puestos más altos: directores, ingenieros, representantes, inclusive jefes de estaciones. Al parecer fueron nulos los trabajadores extranjeros que se pudieron colocar en la administración. Donde sí destacaron fue en la mano de obra para la construcción y algún puesto de calificación media: chinos, cubanos, y de Islas Canarias.¹⁶⁴ Ejemplo de la situación fue Carlos Hart, inglés, quien para 1889 era jefe de maquinaria del Mérida-Valladolid.¹⁶⁵ Sin embargo, su labor la desempeñó en la parte material. No obstante, su permanencia dentro de la empresa fue corta, pues años después abandonó la compañía.

Para el caso de las administraciones, como ya se refirió, la presencia de los dueños fue absoluta. Véase el caso del Mérida-Valladolid, donde fue presidente Francisco Cantón, así como personal mexicano en otras áreas: Mariano Brito, constructor; Armando Cantón, secretario. O bien, el caso del Mérida-Peto, donde la presencia de Cantón fue indiscutible. Sin embargo, las gestiones propias, ya fuera dentro del ramo operario o administrativo, sacaron a relucir para 1902 un problema la falta de personal capacitado, o dicho de otra forma, personal que tuviera los conocimientos para manejar una empresa de transporte en su forma

¹⁶⁴ Para una revisión de los trabajadores extranjeros pueden revisarse las listas de raya, o bien, documentos con querellas, siendo estas donde se expresan sus países de origen. Véase por ejemplo, AGEY. Sección: FUY. Serie: Gerencia. Sub-serie: Personal. Exp. 365. C. 267. Donde se manifiesta una queja de la Unión Obrera de los Ferrocarriles de Yucatán por la importación de trabajadores cubanos. Aunque esta queja es para 1912 sirve como muestra del caso laboral. Un ejemplo con mayor relación a los trabajadores extranjeros se puede encontrar en el Mérida-Peto, donde se fomentó la migración china.

¹⁶⁵ AGN, SCOP, FUY, 23/263-1, f. 15.

eficiente. No se cuestionaban las capacidades de los anteriores administradores, sino el manejo por el desconocimiento del negocio. Por lo que proponía Escalante Peón, como ya se señaló, la formación de departamentos, entre ellos el departamento de contabilidad y estadística, práctica que había sido manejada de forma muy laxa por las compañías previas, toda vez que los ingresos o egresos, o bien, las estadísticas, se agrupaban bajo un solo concepto, por lo que al momento de buscar puntos específicos de problemáticas o a favor, resultaba complicado.

Actores, redes políticas y sociales

Pero, quiénes eran estos empresarios. La historiografía sobre el periodo indica directamente que la producción henequenera dio relevancia a una serie de familias que serían nombradas por Salvador Alvarado como la casta divina. Sin embargo, cuando se habla de la élite se hace referencia generalmente a un grupo particular de personajes que se consolidaron en el transitar de los siglos diecinueve y veinte. Antecediendo un proceso de formación y consolidación lento, en la que la oscilación del ascenso social fue constante y estuvo determinada por la gestión de los recursos y las oportunidades,¹⁶⁶ aunque no precisamente por la filiación ideológica como lo plantea el mismo Savarino,¹⁶⁷ puesto que sus intereses iban más allá del posicionamiento. En este proceso los peculios fueron sin duda pilares para dar paso a la posibilidad de formación de profesionistas, mismos que después viraron y combinaron sus actividades al sector comercial e industrial.¹⁶⁸ No obstante, Varguez Pasos con un enfoque sociológico, apunta que para la constitución de la élite los medios y los espacios jugaron un papel central. Señalando a su vez, que los elementos integradores de la élite sólo se limitan a un binomio: españoles y descendientes de españoles. Mismos que tejieron relaciones que les permitió tener presencia en los espacios comerciales, culturales, económicos y políticos. Básicamente, los promotores del riel fueron hacendados y comerciantes.

Sin embargo, esta cúpula enfrentó un reto: la transición a un negocio industrial. Si bien es cierto que tenían experiencia en la administración de capitales, la construcción y

¹⁶⁶ Pérez y Savarino, *op. cit.*

¹⁶⁷ Pérez y Savarino, *op. cit.*

¹⁶⁸ *ibíd.*, p. 64. Los comportamientos y las tácticas de movilidad no fueron exclusivos de los hacendados más importantes. También formaron parte de sectores menos favorecidos, como lo señala Laura Machuca en su estudio sobre los hacendados de poca injerencia política y capacidad económica. Véase Laura Machuca. “Los hacendados yucatecos, pequeña propiedad y movilidad social, 1790-1890”, en *Península*. Vol. II, Núm. I, 2007.

gestión de un negocio de transporte exigía un andamiaje administrativo estratificado, que se regía bajo estándares de rentabilidad, y con ello la exigencia de nuevas capacidades. Por lo que desde un inicio el proyecto ferroviario encontró dificultades, como lo sugiere la tesis de Riguzzi, pues se dio un salto tecnológico y se evitó un proceso escalonado de transición.¹⁶⁹ Entonces, al inhibirse el proceso de transición se evitó la acumulación de experiencia que permitiera mejores resultados, no sólo en la parte administrativa sino en la operacional.

Con respecto a lo anterior, la atmósfera involucró a una gran cantidad de personajes, incluyendo hacendados, comerciantes y políticos de distintos ámbitos, aunque algunos con mayor protagonismo que otros, y en no pocas ocasiones desempeñando más de una de las actividades referidas. Por ejemplo, está el caso de José Rendón Peniche de ascendencia hispana, y el español Pedro Contreras Elizalde, propietarios del Ferrocarril de Mérida a Progreso en 1871. Y de quienes afirma Vázquez, su triunfo no sólo se debió a su participación en la competencia por la concesión, ni únicamente a su origen, sino a los vínculos que tenía Pedro Contreras, al ser amigo y yerno de Benito Juárez.¹⁷⁰ Lo cual explica que se le haya facilitado la concesión para la construcción de la ruta de Mérida a Progreso. En otro caso Luis Ramírez señala a la familia de Olegario como un linaje de larga tradición colonial que gozaba de gran prestigio, siendo su padre un “promotor de la industria azucarera y de la red de caminos peninsular”.¹⁷¹ Esto es interesante y pertinente porque revela la familiaridad previa, aunque indirecta, que tenía Olegario Molina a través de su padre en el

¹⁶⁹ Riguzzi. *Los caminos del atraso*. 1996, pp. 54-55. El autor señala que en las sociedades donde no existe un proceso escalonado de asimilación tecnológica se es más proclive a que los saltos generen más trastornos que beneficios. Como ejemplo de transición puede verse el caso que refiere el mismo autor sobre el Ferrocarril Mexicano. Por cierto, el mismo Riguzzi sugiere un obstáculo para la construcción y eficiencia de ferrocarriles en el país fue la fragmentación política que encontró expresión en fuertes regionalismos. Dicha división encontró expresión en áreas fiscales y comerciales que impedían la articulación de un espacio económico, p. 37. Si bien la afirmación es cierta, el problema parece encontrar cabida sólo en las grandes compañías, pues en el caso de la experiencia yucateca, el problema no es del todo visible. Sugiero que esta tesis, si bien aporta luz para el caso nacional, no encaja del todo para el caso peninsular, toda vez que las compañías y posteriormente FUY, se mantuvieron en un espacio de movilidad con rasgos en común. En este sentido, y particularmente con FUY, las causas de su declive estuvieron relacionadas con otros factores, no con la fragmentación económica que sí afectó a las grandes líneas que atravesaban estados completos. Además, por lo que se ve, en el tema de la fiscalidad, se observa que las empresas fueron favorecidas, por lo que la problemática disminuyó en este tenor.

¹⁷⁰ Luis Vázquez Pasos. “Élites e identidades. Una visión de la sociedad meridana de la segunda mitad del siglo XIX” en *Historia Mexicana*. LI: 4, 2002, pp. 851-852. Pedro Contreras se casó con la hija de Benito Juárez y de Margarita Juárez Maza, matrimonio del cual nacieron Pedro, María del Pilar y Nicanor. María del Pilar se casó con Juan Peón, compromiso que dio origen a una notable familia que formó parte de la denominada Casta divina. De Ignacio Rubio Mañé. *Pedro Contreras Elizalde*, México, Libros de México, 1988.

¹⁷¹ Luis Ramírez. *Élites empresariales*. 1991, p. 75.

sector de las comunicaciones, esto a pesar de que la experiencia ferroviaria implica otra dinámica.

No obstante, la solicitud para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso no fue única, de manera tardía, el 14 de septiembre de 1899, el ejecutivo de la unión a través del General Francisco Z. Mena Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas otorgó una concesión al tabasqueño Joaquín Casasús y al oaxaqueño Rosendo Pineda. La participación de estos dos actores se debió a que Casasús era el apoderado de la Cía. Ferrocarril, Muelles y Almacenes de Comercio, mientras que el juchiteco Rosendo Pineda se conocía por la estrecha cercanía con el presidente Díaz. En consecuencia, el papel y la aparición de estos personajes no fue sorprendente, por lo que bien la gestión pudo significar la entrada de actores ajenos a la realidad regional como parte de una estrategia que diera contrapeso a los actores locales y su influencia. O bien, la búsqueda individual de actores foráneos para aprovechar un espacio floreciente por el henequén, valiéndose de sus posiciones políticas.¹⁷²

Por otra parte, debe enfatizarse que la experiencia peninsular en la gestión fue distinta. Es decir, a pesar de que hubo capitales en la región, éstos mostraron reticencia para la inmersión en proyectos ferroviarios, al menos de forma directa, por lo que el estado local fue el sustituto para las gestiones, ahorrando así a los particulares las dificultades administrativas, y en algunos casos, iniciar las obras desde cero. Como muestrario de este esquema de gestión podemos referir al menos dos casos.

En el primer caso, el del Ferrocarril de Mérida a Peto, el proceso de gestión fue similar ante el gobierno federal. Éste fue llevado a cabo en nombre del Estado de Yucatán cuando era gobernador Manuel Romero Ancona, y cedido por el ejecutivo de la unión el 27 de marzo de 1878. Aunque la gestión la hizo Agustín del Río –personaje que haría después la solicitud

¹⁷² El apellido Casasús amerita una atención más meticulosa en la historiografía. Particularmente Joaquín Casasús y su cercanía con el presidente Díaz, así como su papel en el grupo de los científicos, le permitió colocarse como uno de los hombres fuertes en el sector ferroviario. Sin embargo, el patronímico figura en diversas compañías ferroviarias del país. Por ejemplo, en el caso de Yucatán, aunque se difumina para 1903, al menos en el seguimiento a la gestión de la concesión, Mérida a Progreso, la cual después de algunas reformas que intentaron favorecer a los solicitantes fue cancelada el 2 de enero de 1903, para quedar ahora entre el subsecretario Santiago Méndez y el Lic. Rafael Dondé, representante de la Compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán. La revisión de la figura de Casasús resolvería en qué medida su presencia fue resultado de las estipulaciones legales señaladas por el gobierno federal, como parte de la disposición para dar presencia a funcionarios nacionales que vigilaran la actividad industrial, o bien, para dar cuenta del actuar individual.

del ferrocarril Mérida-Calkini- y Vicente Echarrazeta como representantes del gobierno del Estado y Vicente Riva Palacio en nombre del Ejecutivo de la Unión cuando se desempeñaba como Secretario de Fomento. La génesis de esta solicitud la vuelve particular a otros casos que, desde un inicio fueron realizados por actores individuales que apostaban ingresar al negocio ferroviario, donde el interés central fue conectar puntos de interés económico para la explotación. Si bien la utilidad económica se encuentra en la justificación de la solicitud de la línea a Peto, mismo que es avalado en cada una de las cláusulas del contrato donde el gobierno del Estado vela por la funcionalidad de la vía mediante facilidades, también existe una carga de política pública dirigida a resolver el problema de la inestabilidad social con los insurrectos mayas. Los efectos de la guerra de castas seguían haciéndose presentes, por lo que la pacificación era una tarea aún por resolver, sin embargo, había quedado claro que una confrontación armada no resultaría tan benéfica, al menos no para las fuerzas estatales, por lo que ahora su resolución se justificaba como una acción moral y civilizatoria donde el arma de pacificación sería la llegada del tren, al menos así lo argumentaba el gobernador Romero.¹⁷³

En un segundo momento, la concesión que había adquirido el gobierno estatal fue puesta a disposición para algún interesado en seguir la construcción de la vía a Peto, sin embargo, los únicos interesados en la convocatoria fueron Rodulfo G. Cantón y Olegario G. Cantón. El desistir del Estado tuvo que ver con la complicada tarea que demandaba la construcción de un tren no sólo en su sentido organizacional sino en la capacidad de capital, por lo que la misión tuvo que ser cedida a particulares que tuvieran la disposición para la construcción y la retribución en el largo plazo. Esta visión fue compartida y avalada por la legislatura del Estado, quien veía en la continuidad del proyecto no sólo la visión económica que facilitara el comercio e incrementara la riqueza como sucedía en estados como Jalisco, Michoacán o Veracruz. También veían en el proyecto, “la conclusión de la guerra social, y por consiguiente la prosperidad de nuestro Estado, que renacerá a los felices tiempos que precedieron el inicio de esa lucha que lentamente nos aniquila y destruye”.¹⁷⁴ Por lo que la aprobación de su traspaso fue discutida en el congreso a través de las comisiones especiales de Haciendas y Comercio, así como la de Industria, Agricultura y Artes, donde intervinieron Isaac Peña Mendoza, Martín Romero Ancona, Francisco Rejón Espínola, y F. Enríquez

¹⁷³ *La Razón del pueblo*, Mérida, Yucatán, enero 14 de 1880, p. 2.

¹⁷⁴ *La razón del Pueblo*, Mérida, Yucatán, agosto 14 de 1880, p. 3.

Acereto, quienes finalmente con el decreto No. 3 terminaron otorgándola a los hermanos Cantón.¹⁷⁵

Aunque la cesión de la concesión a los hermanos Cantón no fue una decisión al azar. Rodolfo y Olegario eran miembros de una familia de ascendencia española y con importancia en la época novohispana. Jerarquía que deseaban seguir manteniendo a través del desarrollo de negocios varios, entre ellos el ferroviario, por lo que su manejo a través de relaciones políticas estratégicas fue un recurso implementado para obtener mejores prebendas. Por ejemplo, una vez formada la empresa bajo la administración de los hermanos Cantón, Rodolfo que había asumido el puesto de director general designó en 1880 a Miguel Castellanos Sánchez como representante y apoderado, quien fue diputado de Yucatán de 1874 a 1878, y posteriormente senador por el mismo Estado. Probablemente su designación esté ligada por el vínculo político que pudo representar por su cercanía al poder federal. Un ejemplo menos difuso está en uno de los hermanos Cantón: Waldemar G. Cantón, quien al parecer fue nombrado después de Castellanos como representante y apoderado de la empresa ferroviaria, desempeñando al mismo tiempo el puesto de diputado por el cuarto distrito, desenvolviéndose en el ámbito local y al parecer después federal. La importancia de su intervención radica en la gestión que tuvo que realizar en dos sentidos. Por una parte, presentó ante el Congreso del Estado, quien era el concesionario original ante el gobierno federal, la solicitud para construir una prolongación de Acanceh a Izamal, y ramales para Tixkokob, Motul, Temax, y de Tenoch a Tekil. Y por otra parte, al parecer como diputado federal, informó a la empresa familiar la posible caducidad de la concesión por incumplimiento en la entrega de compromisos. Por lo que le tocó realizar el proceso de renovación ante el Gral. Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, aunque la tarea la llevó a cabo junto a Pedro Baranda quien era senador por Campeche. Sin duda, el uso de puestos claves, así como de personajes, sugieren no sólo el uso estratégico de las relaciones en el juego político sino de una red amplia de relaciones que trascendía el ámbito regional, recursos que fueron gestionados para posicionarse en el ámbito de la vida económica peninsular y nacional.

El segundo caso, de gestión estatal, es el del ferrocarril de Mérida a Calkini con ramal a Celestun. Aquí el contrato de concesión fue celebrado entre Manuel Fernández como oficial

¹⁷⁵ *ídem.*

mayor de la Secretaría de Fomento y Agustín de Río como representante del Gobierno del Estado de Yucatán, quien al mismo tiempo se desempeñaba como senador, el 14 de septiembre de 1880.¹⁷⁶ Sin embargo, para el año siguiente la concesión fue refundida con la concesión del Ferrocarril Campeche-Calkini. Éste nuevo acuerdo fue celebrado entre el General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento y el Lic. Manuel Peniche, nuevo representante del F. de Mérida a Calkini. No obstante, el mismo contrato estipulaba la cesión a un grupo de inversores: Miguel Peón, Justo García, Alfredo Domínguez Peón y su hermano José Domínguez Peón. Personajes que al fusionar las concesiones darían paso a la Compañía Peninsular de Ferrocarriles.¹⁷⁷

En el esquema de las gestiones por particulares encontramos la de Mérida-Valladolid, realizada por Francisco Cantón, personaje que tuvo un papel activo dentro de los procesos de solicitud. Sin embargo, ello no impidió que nombrara a Manuel Nicolín Echanove como representante de la empresa,¹⁷⁸ abogado meridano notable y miembro participativo dentro de los círculos intelectuales y políticos de la península.

Por otra parte, habrá que preguntarse cómo fue la relación de estos actores, sobre todo cuando los intereses no coincidían. La evidencia sugiere que hubo un escenario de disputa entre ellos. Como muestra, puede observarse la querrela por los espacios con la llegada de Francisco Cantón a la gubernatura, de 1898 a 1901. El puesto le facilitó la gestión de poder a su favor, pues sugieren Savarino y Pérez, que colocó trabas a los Ferrocarriles Sud-Orientales, compañía formada por capitales regionales y nacionales. Esto a raíz de que el gobernador, concesionario de la línea a Valladolid, no tenía intereses en las tierras que pretendía explotar la citada compañía. En consecuencia, negó el apoyo estatal, el cual canalizó en la ruta que si era de su interés, pues pretendía unir Valladolid y Puerto Morelos. Intención que se vio negada por la Secretaría de Comunicaciones bajo el alegato de falta de importancia como se estipulaba en la ley de ferrocarriles de 1899.¹⁷⁹ En ese mismo tenor, el trasfondo que dejan ver Savarino y Pérez son las disputas políticas entre los grupos de interés. Esto se vuelve evidente con la federalización del espacio peninsular, es decir, en su fragmentación y la formación de lo que después se denominaría Quintana Roo. A su favor

¹⁷⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/23-1.

¹⁷⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/27-1.

¹⁷⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/40-1. El nombre de Nicolín Echanove aparece en contratos posteriores figurando hasta el nuevo siglo como representante de la empresa.

¹⁷⁹ Pérez y Savarino, *op. cit.*, pp. 68-69.

estuvieron miembros como Manuel Sierra, Olegario Molina y Rafael Peón, toda vez que tenían intereses en el espacio. Por su parte, Cantón pedía que se modificaran los límites del nuevo territorio.¹⁸⁰ Esta discusión es relevante porque la fragmentación política implicó la expansión económica de Yucatán, y probablemente la expansión de FUY. Posteriormente, cuando Olegario Molina llegó a la gubernatura dictó medidas que perjudicaron a Cantón, como lo fue la restricción al acceso de mano de obra de los pueblos.¹⁸¹ Finalmente Cantón terminó por quebrar con la crisis de 1907.¹⁸²

Pero, cómo se gestionaron las administraciones. Al parecer, hubo triangulaciones para las gestiones y las administraciones de las compañías, en algunos casos, como el del ferrocarril de Mérida-Progreso, la gestión fue realizada por un cercano al gobierno y el grupo de los catorce, en este caso Contreras. Sin embargo, una vez obtenida la concesión, el mismo Contreras, que había sido el gestor principal cedió “todos sus derechos y acciones que tiene y que en lo sucesivo pueda tener en la empresa de Ferrocarril [...]”.¹⁸³ El argumento fue iniciar los trabajos de construcción. A su vez Rendón cedió los derechos a Francisco Zavala, José Font, Felipe Ibarra Ortoll, Augusto L. Peón, Juan Graseman, Alfredo Domínguez, y Nicanor Rendón para la formación de la empresa, la cual ya se había instalado el día 28 del mes anterior y había iniciado los trabajos, siendo responsable el ingeniero Vicente Méndez.¹⁸⁴ El primer traspaso, el de Contreras a Rendón, más allá del alegato justificador sobre los inicios prontos de la obra, deja ver el uso de la cercanía política para la adquisición de concesiones, pues el actor central de la gestión fue Contreras, a la cual supo sacarle provecho no sólo por residencia en la capital del país sino por su cercanía a la política.

La historia no finalizó ahí, para 1878, la junta directiva, integrada por los personajes referidos, volvían a ceder a Rendón Peniche la concesión bajo el alegato de que no había nadie más pertinente que él para encabezar la empresa. Aunque es de notar, que en este lapso, donde Rendón estuvo “ausente” de la compañía, su separación del negocio no fue total, pues al momento de ceder a la junta directiva, fue nombrado Miguel Rendón Peniche como representante de la empresa, lo que le daba no sólo poder legal, sino probablemente el control

¹⁸⁰ *ibíd.*, pp.70-73.

¹⁸¹ *ibíd.*, pp. 78-79.

¹⁸² *ibíd.*, p. 94.

¹⁸³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/73-1, ff. 4-4b.

¹⁸⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/73-1, f 1.

indirecto sobre el negocio. El cual al involucrar al hermano dejaba claro la esencia de un negocio particular o familiar.

Las rutas de la capitalización

Revisar las fuentes de financiamiento de los ferrocarriles es pertinente debido a que se ha sugerido que la construcción ferroviaria se llevó a cabo con capital henequenero. Sin embargo, el origen de los capitales fue variado. Sin duda, la relación con el henequén es indisociable, no obstante, la explotación de la fibra sólo afianzó el negocio del transporte. Por lo que ambas actividades, ferrocarriles y producción de fibra, deben ser entendidas como paralelas y no como consecuencia.¹⁸⁵ En este sentido, los actores presentes son diversos, y sus fuentes de financiamiento un problema por desenmarañar, debido a que las propuestas de gestión y construcción se realizaron en un escenario donde el capital henequero estaba en formación, y donde la presencia de los bancos era casi inexistente. En este sentido, los recursos financieros no obedecieron a una fuente institucional, al menos no inmediata, sino más bien indirecta: siendo los capitales propios, pero también los préstamos regionales, y la formación de sociedades, lo que apuntaló los primeros proyectos. Sin embargo habrá que explicar cómo se tejieron esas redes.¹⁸⁶

La pregunta aquí, es cómo se financia una industria de este tipo, si en otras latitudes, como el caso alemán, la industrialización se realizó a través de la financiación de los bancos. Cómo un espacio agrario con ausencia de sectores financieros iba a poner en marcha una

¹⁸⁵ Howard Cline en su estudio “El episodio del henequén en Yucatán”, en *Secuencia. Revista de historia y Ciencias Sociales*. México, mayo-agosto, 1987, pp. 186-203, plantea que desde la época de los Borbón se había colocado al henequén como el producto que brindaría el crecimiento económico de la Península. Esta visión, sumada a otros factores, puso en marcha una serie de políticas que tenían como objetivo fomentar el cultivo de la fibra, incluso después de la independencia. No obstante, el mismo Cline sugiere, que hasta 1830 no se habían alcanzado los resultados deseados, situación que cambió de 1830 a 1860, período donde se sentaron las bases de lo que posteriormente sería la explotación henequenera. Esta temporalidad de cultivo sugerida por Cline, permite proponer que la inversión ferroviaria no se hizo con capital henequenero, las inversiones para el riel siguieron otras rutas. Además, los frutos del cultivo de sisal aún tardarían en dar frutos, no sólo por su cultivo y cosecha prolongados, con un mínimo de 5 años y explotación máxima de 20, sino porque los capitales requeridos como inversión debían ser constantes para las haciendas. p. 186.

¹⁸⁶ Estudios donde se indaga sobre el financiamiento de la actividad industrial se han realizado para otras latitudes, como en el caso antioqueño. Donde la tesis predominante apuntaba que la industrialización, que comenzó en 1880 se había realizado con capital cafetero. Sin embargo, la pesquisa arrojó un matiz importante a dicha tesis, sugiriendo que sectores como la banca y el comercio, aportaron mucho más a la industrialización que el sector agropecuario. Véase Sloux Fanny Melo León. “Redes sociales en la financiación de la industrialización Antioqueña (1880-1930)”, en *Tiempo y Economía*. Vol.4, No. 1, semestre 1, pp. 55-83. Por supuesto que este caso colombiano es diferente al caso Peninsular, puesto que en nuestro caso la banca fue un sector con un lento desarrollo, al menos en los primeros años. Lo que sí es coincidente, es que se cuestiona el papel del agro, en nuestro caso, para el desarrollo ferroviario.

industria, además de que el ramo en general había estado ausente desde tiempo atrás. No fue sino hasta 1890 que se fundaron los bancos en Yucatán, los cuales comenzaron a ligar sus actividades con los ferrocarriles. Sin embargo, una revisión permite observar que la fuente de financiamiento es variada. Y es que el capital inicial, como ya se señaló, lo colocaron los mismos concesionarios, respaldándose por las subvenciones, aunque estas tuvieron demoras para su entrega. También hubo participación de prestamistas y comerciantes.¹⁸⁷ A esto habría que añadir otras fuentes adicionales, como: la lotería. Por lo que la participación directa de capital henequenero podría sugerirse más bien relativamente tardío, cómo se ha visto con la incorporación de personajes representativos de la fibra. Esto se refuerza si se considera que los primeros proyectos desde la década de los sesentas no lograron consolidarse, además de que el gobierno estatal fue el pionero en dos líneas: la del poniente y la del sur, es decir, la del Ferrocarril Mérida-Calkini, y el Mérida-Peto. En ambos casos, el gobierno local realizó las gestiones ante las instancias federales para la obtención de concesiones. Particularmente en el caso de Mérida-Peto el gobierno tuvo que iniciar la construcción de la vía para después traspasarla. El objetivo, argumentaba, era dar el impulso inicial a una obra de importancia, sin embargo el traspaso del negocio fue complicado, siendo los únicos interesados los hermanos Cantón. La ausencia prematura del capital henequenero también se explica porque el negocio estaba en una fase temprana.¹⁸⁸

A manera de paréntesis, la formación de las compañías no sólo estuvo marcada por la cesión de concesiones estatales, sino también de las oportunidades que se generaron. Un ejemplo de ello fue la adquisición de un predio por parte del ferrocarril de Mérida a Peto, como compra por la quiebra del negocio de M. Donde y Compañía, haciéndose de él en subasta pública.¹⁸⁹ Los terrenos se ubican en la ex hacienda de San Benito.

Regresando, un actor que también figuró dentro de la financiación ferroviaria, de manera indirecta, fueron los hacendados. Un caso muy ilustrativo se encuentra en la línea de

¹⁸⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/263-1, f. 2b.

¹⁸⁸ Ramírez. *Elites empresariales*, 1991. El autor sugiere que a fines del siglo XIX había registradas en Yucatán 170 empresas, 27 de ellas fueron señas de mayor importancia, y se crearon entre 1890 y 1905, dirigidas a la industria, los servicios y el comercio. Sin embargo, el ramo ferroviario no entraría en esta categoría, el motivo, es que las empresas se fundaron en la década de los 80, ya sea a inicio o a finales. Lo que además replantea que el ferrocarril no fue derivado del floreciente negocio de sisal, sino como una necesidad. Además, Ramírez enfatiza que a pesar del incremento en los ingresos por la explotación del henequén, estos no se reflejaron notablemente en las actividades al interior de la península, puesto que parte de ese dinero sólo era parte de un ciclo, por lo que inmediatamente retornaba al exterior. p. 76-77.

¹⁸⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/132-1, f. 37.

Mérida-Peto. El 30 de julio de 1885 Rodolfo G. Cantón y su hermano Olegario G. Cantón celebraron un convenio con Vicente Perfecto y Fernando Solís, propietarios de la hacienda Xcanchakan, donde a estos últimos se les concedía el uso de la vía a cambio de un préstamo de 15 mil pesos y la autorización para recolectar de su propiedad cuatro tareas de leña diarias para ser usada como combustible. Al parecer, esta forma de financiación que llevó a la adquisición de compromisos por parte de la empresa fue común. Sin embargo, a la larga representó un problema, particularmente después de 1909, momento en que la compañía del F. Mérida-Peto se fusionó con FUY. Para este momento, salieron a relucir los vicios del financiamiento, de los cuales se alegaba, impedían una administración eficiente de tipo capitalista, yendo contra una buena administración, seguridad, y derecho de vía.¹⁹⁰ Lo cierto, es que relucía la premura con que se había impulsado el proyecto ferroviario en el estado.

El tema referido no fue de menor relevancia, pues su alegato encontró eco en las dependencias federales, quienes veían en el asunto un vacío legal. Pues por una parte la cesión del uso de vía era legal dentro de los contratos originales, ya que las empresas tenían el derecho a hipotecar sus vías. Pero por otra parte, el uso de vías por parte de las haciendas complicaba el tema de la eficiencia y seguridad. Por lo que la dependencia optó por una salida pronta: un acuerdo, pero sin mencionar cómo, ya que sentenciaba que en caso de algún percance la empresa sería la responsable.¹⁹¹ Al final, esta situación sugiere una explicación, la búsqueda de la instauración de un sistema administrativo moderno y eficiente que promoviera una reorganización, la cual incluyera la resolución de problemas originarios, incluyendo el de la financiación de la hacienda. Sin embargo, en esta última la situación encontró obstáculo debido a la prolongación de las disputas, y a que en 1915 la llegada del constitucionalismo desplazó a los empresarios.

Este primer cuadro de los capitales: prestamistas, comerciantes, y hacendados, fue secundado en una segunda instancia por la reorganización interna de las mismas compañías, a través de la emisión de acciones, o pagarés. En este sentido, el caso del F. Mérida-Valladolid sigue siendo ilustrativo, puesto que para los años anteriores a 1886, aunque no se especifican los nombres de los prestamistas, se referían su lugar de residencia, destacando

¹⁹⁰ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Correspondencia. 6 de noviembre de 1913. Exp. 705. El tema no fue de menor relevancia. El caso encontró afrenta a nivel estatal y a nivel federal, por lo que hubo intervención.

¹⁹¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/353-1.

Mérida y Progreso como focos de préstamo, sin embargo para 1886, se sumaban a la lista Motul y Cansahcab.¹⁹² Aunque resaltaba un personaje notable de la vida del estado: José Font. Nombre al que se añadían los Sr. Ibarra y socio, a estos últimos se les adeudaba una suma superior de 150 mil pesos, cifra garantizada con hipoteca. Para 1888, se había otorgado una escritura hipotecaria por 15 mil pesos a favor de Pedro Peón Contreras. Para el siguiente año, la empresa había saldado las deudas señaladas, pero había adquirido otras con Eduardo G. Gutiérrez por 20 mil pesos, así como con los señores Regil y Vales por 11, 369 pesos. El entorno de la financiación cambió para el 11 de febrero de 1898. En este año la empresa emitió 50 acciones por un valor de 1,000 pesos cada una, dando un producto de 1, 250, 000 mil pesos.¹⁹³ Esta situación marcó una pauta, puesto que la empresa requería de recursos para cubrir compromisos, pero por otra parte, abrió una ventana de oportunidad para que otros actores regionales tuvieran participación en el negocio. En particular Wells refiere que la relación del propietario del Mérida-Valladolid encontró problemas de financiación de forma constante, por lo que la relación con comerciantes locales y henequeneros fue estrecha.¹⁹⁴ Por supuesto que la recompensa de los préstamos no sólo recayó en los réditos, sino en los beneficios estratégicos que permitía el favor, particularmente a los hacendados, quienes veían beneficios adicionales, para la construcción de ramales o trenes disponibles. Aunque también es cierto, como lo señala el mismo Wells, que la relación no siempre fue amistosa.

La situación de los préstamos no fue ajeno a otras compañías, como el Mérida-Peto, quien para 1884, durante la etapa de construcción de la vía señalaba algunos problemas financieros, argumentando que no había podido colocar bonos dentro del país o en el extranjero, lo que complicaba sus fianzas en los trabajos de construcción. Al parecer la problemática se debía a la ruta de construcción, pues los pueblos que se atravesaban no proporcionaban la rentabilidad a la empresa. Sumándose a la situación la suspensión del pago de los subsidios. Por lo que se argumentaba que los recursos escaseaban al no estar disponibles los mercados internos que existían dentro y fuera del país.¹⁹⁵

El medio adicional que sirvió para la búsqueda de recursos fue la solicitud de loterías. Ejemplo de ello fue el Ferrocarril de Mérida-Progreso, quien a través de su representante:

¹⁹² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/263-1, f. 9b.

¹⁹³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/263-2, f. 28.

¹⁹⁴ Wells, *op. cit* p. 169.

¹⁹⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 2.

Rafael Hernández Escudero, solicitó a la Legislatura del Estado, se le permitiera realizar 300 loterías menores, como se fijaba en el decreto del 13 de marzo de 1883. Sin embargo, esta autorización sólo era una ampliación del decreto original No. 31 del 11 de enero de 1875, en que se le había otorgado el permiso a la compañía para la organización de las loterías.¹⁹⁶ No obstante, para 1883 había un cambio sustancial dentro de la petición, puesto que se solicitaban loterías menores y se descartaban las loterías mayores. Al parecer, este punto se sustentaba en que la organización de las loterías mayores había perjudicado a la empresa en lugar de beneficiarlas. Por cierto, si bien la empresa del ferrocarril era la encargada de organizar la actividad, tuvo que crear un organismo, el cual se llamó: Empresa de Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso. Este tipo de alternativas para obtener financiamiento no sólo representó una fuente adicional a la compañía, sino también para el gobierno, particularmente al local, quien si bien es cierto que había establecido una subvención por kilómetro construido, dejaba ver la importancia que la obra representaba para el Estado al otorgar apoyo adicional, situación que de alguna forma pudo restar peso a la entrega de subvenciones de forma inmediata, y a la vez una fuente de ingresos constante para la empresa concesionaria.

La diversificación de las acciones

Una fuente de capitalización que se dio sobre la marcha, fue el de la creación de acciones, pues permitió el ingreso de recursos a las empresas. Su emisión significó dos situaciones: la apertura a la capitalización de las empresas, pero también la inserción de actores dentro de las compañías, claro que en este segundo punto hubo personajes de mayor renombre que otros. En este tenor, la emisión, así como su oscilación permiten observar dinámicas internas y externas de las compañías, las cuales reflejan momentos de crisis de las empresas, convirtiéndose en una buena veta de acercamiento para entender las dinámicas de cambio.

Si bien el proceso de formación de las compañías fue diferenciado, algunas veces marcados por las disputas, como fue el caso de querellas entre el Mérida-Progreso y el Mérida-Peto por los subsidios, eso no significó una afrenta irreconciliable o el nulo contacto, como lo dejan ver las acciones que para 1880 tenía Rodolfo Cantón en el ferrocarril de Mérida a Progreso.¹⁹⁷ La presencia, no sólo de él, sino de algunos otros familiares, es posible que

¹⁹⁶ AGEY. Fondo: Congreso del Estado 1833-1946. Serie: Dictámenes. Sección: Comisiones de Hacienda e Industria. Caja 87. Vol. 1. Exp. 16. 22/08/1883.

¹⁹⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/248-1, f. 2.

fuera parte de la estrategia para tener una injerencia en dicha compañía, toda vez que, dicho papel pudo haber representado un beneficio en la gestión de solicitudes a favor del tránsito desde la parte interna. Situación que pretendidamente pudo alejarlo de esa posición solitaria que le otorgaba la línea al interior. Es probable, aunque poco posible, que dicho accionar fuese parte de un proyecto que tuviera como objetivo hacerse de dicha vía. Lo que sí es claro, que la búsqueda de una salida al mar, sin conexiones y transbordos, siempre estuvo presente en el proyecto, dada la necesidad de conectividad que tenía la vía a Peto.

En este sentido, un caso representativo es el del Ferrocarril Mérida-Progreso, y Mérida-Izamal. Siguiendo la dinámica de las acciones, resalta que la compañía emitió 200 acciones, todas nominativas. Cada una con valor de 5,000 pesos. Éstas se emitieron en 1889 y se pueden rastrear hasta 1902, siendo este último el año de la consolidación en FUY. Sin embargo, las acciones en este lapso de tiempo pasaron por un proceso de diversificación, es decir, fueron cambiando de manos, hasta llegar a un número mayor de propietarios. Muestra es que los accionistas iniciales, es decir, los poseedores de las 200 acciones fueron 19 propietarios, entre los que se encontraban actores individuales o empresas, lo cual da cuenta de que la emisión de acciones fue una ventana de oportunidad para los poseedores de capitales locales y su entrada a la participación industrial, aunque en forma acotada, ya que el ingreso fue diferenciado, al parecer por la disponibilidad de los mismos recursos. Dicho de otra forma, hubo quien se hizo de $\frac{1}{4}$ parte de las acciones, como lo fue José Rafael Regil, al ser propietario de 50 acciones del total. Situación que contrastaba con personajes como Nicolás Cámara, Ernesto de Regil, o Eduardo Bolio, cuya posesión no superó las 2 acciones por personaje.

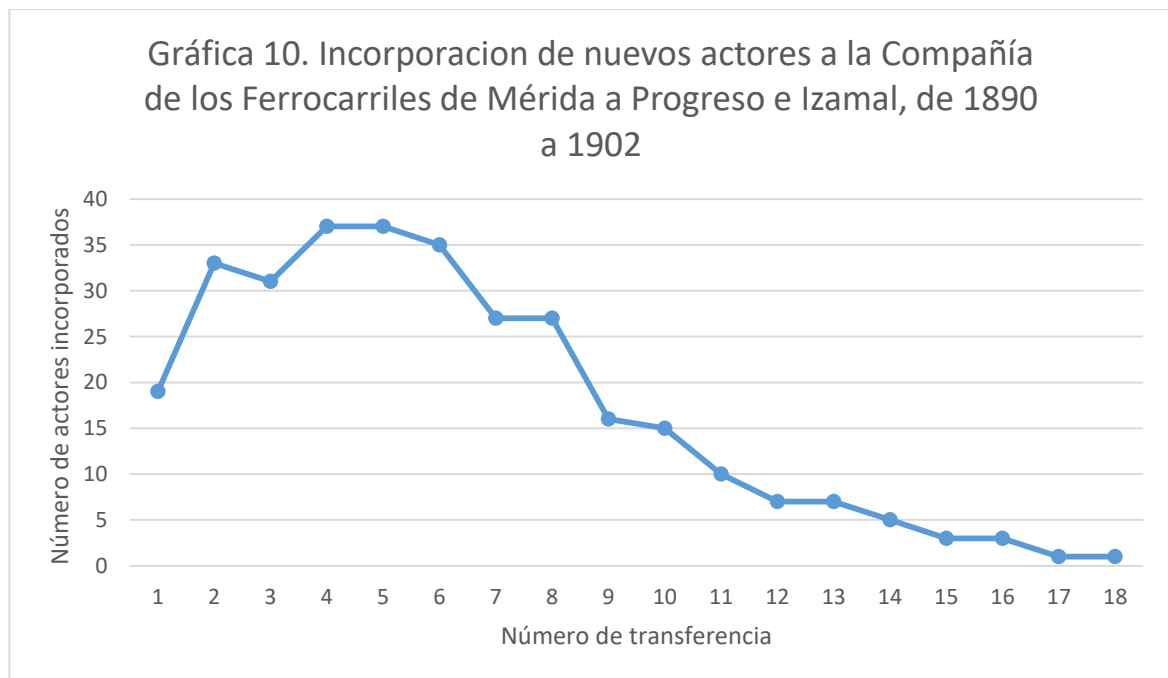
En este tenor, y recalcando, es preciso señalar que los primeros propietarios fueron 19: José Rafael de Regil con 50 acciones; Pedro de Regil y Peón con 34 acciones; Augusto Peón con 18 acciones; Eusebio Escalante y Bates, con 10 acciones; Eulogio Duarte, también con 10 acciones; Peón de Regil y Hno., 4 acciones; Álvaro Peón de Regil, 4 acciones; Lorenzo Peón 3 acciones; Emilio Peón 2 acciones; Vales y Comp. 4 acciones; Juan Urcelay 6 acciones; Raimundo Cámara 8 acciones; Nicolás Cámara 2 acciones; Ernesto de Regil 2 acciones; Millet Hube y Compañía 4 acciones; Eduardo Bolio 2 acciones; Joaquín Peón 4 acciones; Nicanor Ancona 20 acciones; y Pedro Peón Contreras y Compañía, 14 acciones.

Sin embargo, como se ha señalado, las acciones no se mantuvieron estáticas, las primeras en moverse fueron las 34 de Pedro de Regil y Peón, al pasar a Alonso de Regil y Peón. Lo que significaba un traspaso de acciones entre hermanos. Este movimiento se registró el 28 de diciembre de 1892. De igual forma, para el 2 de octubre de 1895, las acciones de José Rafael Regil fueron adquiridas por Olegario Molina, las 50 acciones en total. Esta situación es interesante porque Olegario Molina inició en esta compañía, la del Mérida a Progreso, como ingeniero, para posteriormente integrarse como accionista mayoritario, probablemente posibilitado por el negocio henequenero. La venta de estas acciones numerosas, de estos dos personajes, representaba de alguna forma, el traspaso íntegro de las acciones mayoritarias. No obstante, no todas las acciones corrieron la misma suerte, como lo fueron las de Augusto Peón, ya que el total de sus 18 acciones pasaron a 11 dueños, siendo estos: Heliodoro Rosado, Ramón Arias, F.O Martínez, Escalante e Hijo, Eduardo Balaguer, Manuel Fernández, Francisco Díaz, Elías Amabilis, Alberto Urcelay, José Escalante, y Cervera. Por lo que se puede ver que el ingreso de nuevos actores no fue sólo en forma individual, sino también en forma de asociación, siendo un ejemplo relevante el de Escalante e Hijo, quienes se posicionaron no sólo en el negocio ferroviario, dando cuenta de la diversificación empresarial, pero también de la participación en una industria naciente y estratégica para la explotación del sisal.

Siguiendo la dinámica de las acciones, hasta donde las fuentes lo permiten, se puede observar que éstas tuvieron una movilidad diferenciada, es decir, algunas registraron movimientos limitados, al pasar solamente por dos propietarios, como lo fue la acción 152, cuyo poseedor original fue Raimundo Cámara, la cual vendió a Manuel Pinelo Montero el 26 de abril de 1895, por lo que al parecer este personaje conservó la propiedad de la acción hasta 1902, fecha hasta la que se tiene registro. Mientras que otras, registraron un número importante de traspasos, como lo refleja la acción 76, perteneciente a Pedro de Regil y Peón, de la cual se registraron 17 traspasos más, rastreando el último hasta el 3 de octubre de 1902, es decir, poco menos de un mes antes de la consolidación. Movimientos en los que se registró la posesión de los siguientes propietarios, enumerados en el orden de posesión: Pedro de Regil y Peón, Alonso de Regil y Peón, Sres. Regil, Alonso de Regil, Escalante e Hijos, Pedro Peón Contreras, Alberto Urcelay, Pedro Peón Contreras, Manuel Pasos Gutiérrez, Pedro Peón Contreras, Alberto Ancona, Gutiérrez y Zavala, Pedro Peón, Miguel Peón Casares, Alonso de Regil, Señores Urcelay y Alonso, Leopoldo Albertos, y señores Sánchez. Como

se ve, la propiedad tuvo un largo desfile, que fue desde los hermanos, quienes después se asociaron para ambos ser poseedores, para después regresar la propiedad a un solo hermano, aunque finalmente la acción salió de la posesión familiar y comenzó su traspaso. Por último, estos movimientos tienen dos momentos clave, uno en 1899, y el otro en 1902. Para la primera fecha se registraron 3 movimientos, mientras que para el último año se registraron 9, de agosto a octubre. Este último caso puede ser entendido por la inminente unificación ferroviaria, donde unos querían salir del negocio y otros entrar a la participación.

En este sentido, podemos señalar que la incorporación de participantes en el negocio fue constante, aunque su mayor pico de anexión de actores destacó en el cuarto y quinto traspaso de las acciones, siendo éste su momento más alto, mientras que a partir de ahí se rastreó una baja gradual hasta el traspaso 18. Es importante aclarar, como ya se ha apuntado, que no todas las acciones presentaron el mismo movimiento, es decir, algunas sólo se vendieron una sola vez, mientras que otras alcanzaron los 18 movimientos. Véase gráfica 10. Sin embargo, los nombres que aparecen en las transferencias son una muestra clara de la venta de la incorporación de nuevos personajes, entre los que destacan familiares, compañías, mujeres, y menores de edad.



Gráfica 10 Incorporación de nuevos actores a la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, de 1890 a 1902.

Fuente: Elaboración propia a partir del registro de acciones de la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, revisión de acciones de 1890 hasta 1902. AGEY, Serie: Historia. Sección: FUY. Fondo: Museo. Año: 1891. Caja 1.

En este tenor, podemos notar que hubo una serie de actores predominantes dentro de la compañía, como lo fue Pedro Peón Contreras, o bien, Eusebio Escalante e Hijo. Siendo éstos, un ejemplo de la permanencia dentro de la compañía, mientras que, al parecer, accionistas que iniciaron, como: Millet Hubbe terminaron por desaparecer para 1902, que fue el momento de la consolidación. O bien, otros actores, que también comenzaron con la empresa, terminaron reduciendo sus acciones. Mientras que otros, como el mismo Peón Contreras o Eusebio Escalante e Hijo, se movieron entre la venta y compra, lo que al final explica porque tuvieron una vida prolongada dentro de la compañía, transfiriéndose a la naciente FUY.

Realizando un recorrido por las acciones podríamos identificar acciones específicas, pero ilustrativas, que muestran su oscilación, sobre todo para 1902, fecha previa a la consolidación, donde se puede identificar una efervescencia en el traspaso de las acciones, lo que puede significar una premura por salirse del negocio para los vendedores de dichas acciones, pero también pudo significar la incorporación al negocio ferroviario para los nuevos comprados. Lo que cobra sentido si se piensa que los ya insertos en el negocio ferroviario habían adquirido experiencia sobre la rentabilidad de las empresas, mientras que los que se hicieron de las acciones, vieron en la fusión un negocio alentador y con un futuro próspero, mismo que no sólo les auguraba rentabilidad sino el ascenso social.

Ahora, las acciones fueron adquiridas en momentos de oportunidad, como lo fueron las originales de Millet Hubbe y Compañía, las cuales fueron obtenidas por Augusto Peón como segundo propietario, quien se hizo de ellas en compra y remate que efectuó el Banco Yucateco el 17 de diciembre de 1892 ante el notario Patrón Zavala, significando una ventana de oportunidad para entrar a la compañía, toda vez que las acciones, las 200, hasta el 7 de febrero de 1891 sólo habían sido cubiertas por valor de 2,232 pesos. Dicho de otra forma, la retribución de las acciones no había cubierto ni siquiera la mitad de la inversión, por lo que su venta probablemente significó una salida inmediata ante la incertidumbre de los pagos pendientes, así como el ascenso de nuevos propietarios.

No obstante, un punto importante a destacar es la presencia de las mujeres dentro de la participación accionaria. Las circunstancias por las cuales fueron incluidas dentro del negocio pueden ser varias e hipotéticas, sin embargo, es innegable que su presencia fue notoria, misma que recorre desde tiempos tempranos hasta los momentos de la consolidación.

Ahora, las circunstancias, también pueden ser diversas. En este sentido, podemos destacar la presencia de María Peón de Escalante, quien el 1 de mayo de 1895 se hizo partícipe de dos acciones de Nicolás Cámara. En este caso, la compra pudo representar una acción individual. Para el año siguiente, el 7 de enero de 1896, María Jesús Peón de Peón se hizo de la acción 131, que había pertenecido a Alonso de Regil y Peón. Y en misma fecha Eduviges Peón de Arrigunaga se hizo de las acciones 132 y 133 del mismo Alonso, lo que da cuenta de la diversificación de las acciones, no sólo a mujeres sino a personas distintas, también muestra la partición y diversificación de acciones hacia otros actores. Como se vio el año siguiente, cuando el 30 de junio de 1897 Lucrecia Medina compró tres acciones a Alonso de Regil y Peón. En este mismo tenor se encuentra la acción que vendió Escalante e Hijo a Concepción Suarez de Peón el 31 de marzo de 1898, bien, la de Clea Casares el 9 de agosto de 1901. Lo que reafirma la situación anterior, fue la adquisición de seis acciones por parte de Donata Casares de Regil, de las cuales se hizo el 30 de noviembre de 1899, comprándolas a Pedro Peón Contreras.

La presencia de mujeres solteras también es significativa, como el caso de la Señorita. Teresa Molina y Figueroa y la de su hermana María del Carmen, quienes el 26 de abril de 1895 adquirieron dos y una acción respectivamente. Acciones que fueron compradas a Vales y Compañía. A manera de paréntesis hay que destacar que las acciones de Teresa Molina fueron vendidas el 29 de septiembre de 1897 a la Sra. Concepción Rodríguez de Medina y Alfredo Medina. Este caso es particular porque una acción de las dos que compró fue en propiedad con su esposo, es decir, fue una acción mancomunada, lo que significa que la compra de acciones se concibió como una inversión, y en consecuencia, como el patrimonio familiar, toda vez que la otra acción fue puesta a nombre de los hijos: Gonzalo y Álvaro Medina y Rodríguez, aunque representados por la madre. Lo que expresaba la búsqueda y aseguramiento de su patrimonio. Esta acción fue sólo continuidad de la compra de acciones que inició la familia en marzo del mismo año, cuando se hizo posesionaria de 5 acciones más, sólo que en este caso fueron compradas a Alonso de Regil y Peón. Al parecer, este fenómeno a pesar de no ser habitual, puede ser identificado en otros casos, como lo fue el de Perfecto Bolio Rendón, cuya acción le fue cedida por Inés Rendón de Bolio. La acción puede representar una venta en términos legales, pero también una herencia. Situación similar ocurrió con las tres acciones de las que se hizo la señorita Josefa de Regil el 27 de abril de 1900, cuyo propietario anterior había sido Alonso de Regil y Peón. En este mismo tener

destacan las acciones de Pilar Peón y de Regil y de su hermano Pedro, quienes para el 30 de abril de 1900 se hicieron de 12 acciones cada uno, las cuales habían sido de Alonso de Regil y Peón. Lo particular de este caso, es que al parecer no superaban los 8 años de edad al momento de su adquisición, por lo que pudieron haber sido adquiridas por Pedro Peón Contreras, su padre, como una inversión propia, y quizá una herencia posterior. La opción más viable es la primera, toda vez que las acciones, hasta 1902 que es de donde se puede tener registro, no presentaron otro cambio de propietario, lo que en consecuencia le daba presencia importante dentro de la compañía.

Entrando al nuevo siglo, y retomando la representación de mujeres solteras, aparece Carlota de Regil y Fajardo, quien para el 26 de abril de 1900 se hizo de dos acciones de Alonso de Regil y Peón, la 139 y la 140. Adicional a este momento, para el 18 de marzo de 1901 se hizo de la acción 118, perteneciente a Pedro Peón Contreras. Lo que significa que buscó las oportunidades para su ingreso al negocio. Aunque también, la contraparte aprovechó para realizar la venta, en este caso Pedro Peón Contreras, quien también vendió a la señorita Julia Fajardo de Regil, el 18 de marzo de 1901. Esta dinámica siguió hasta la consolidación, por ejemplo, el 9 de mayo de 1902, la señorita Elizia Bolio de Canto se hizo de una acción perteneciente a Pedro Peón Contreras. Para ver la participación de las mujeres en la empresa, véase la tabla 4, donde se expone: fecha de adquisición, quién compra, número de acciones, número de acción, y estado civil.

Tabla 4. Mujeres accionistas del Ferrocarril Mérida-Progreso y Mérida-Izamal

Fecha	Propietaria	Número de acciones	Número de la acción	Estado civil
26 de abril de 1895	Teresa Molina y Figueroa	2	136, 137	Soltera
26 de abril de 1895	María del Carmen Molina Figueroa	1	138	Soltera
1 de mayo de 1895	María del Pilar Peón de Escalante	2	153, 154	Casada
7 de enero de 1896	María Jesús Peón de Peón	1	131	Casada
7 de enero de 1896	Eduviges Peón de Arrigunaga	2	132,133	Casada
3 de marzo de 1897	Concepción Rodríguez de Medina	4	167, 168, 169, 170, 171, 172	Casada
30 de junio de 1897	Lucrecia Medina	3	189, 190, 191	Casada

29 de septiembre de 1897	Concepción Rodríguez de Medina	1	136	Casada
31 de marzo de 1898	Concepción Suarez de Peón	1	149	Casada
15 de agosto de 1898	Inés Rendón de Bolio	1	161	Casada
30 de noviembre de 1899	Donata Casares de Regil	6	176, 177, 178, 179, 180, 181	Casada
26 de abril de 1900	Carlota de Regil	2	139,140	Soltera
27 de abril de 1900	Josefa de Regil	3	4,5,6	Soltera
30 de abril de 1900	Pilar Peón de Regil	12	26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37	Soltera
18 de marzo de 1901	Carlota de Regil y Fajardo	1	118	Soltera
18 de marzo de 1901	Julia Fajardo de Regil	1	20	Soltera
28 de agosto de 1901	(nombre ilegible)Bolio de Bolio	1	155	Casada
9 de agosto de 1901	Cleta Casares de Peón	1	23	Casada
26 de diciembre de 1901	Ana de Regil de Peón	1	153	Casada
9 de mayo de 1902	Elizia Bolio de Canto	1	117	Soltera
29 de agosto de 1902	Albertina Tenorio de Albertos	1	199	Casada

Tabla 4 Mujeres accionistas del Ferrocarril Mérida-Progreso y Mérida-Izamal

Fuente: Elaboración propia. Nota: Existen casos como el de Concepción Rodríguez Medina, quien tiene acciones compartidas, ya sea con sus hijos o marido, sin embargo se le coloca aquí por ser quien representa las acciones. También se omitieron 3 acciones por no ser legible el nombre del poseionario.

Al final, la diversificación de los grandes bloques de acciones muestra la participación variada, dinámica que si se observa a detalle da cuenta de pequeños actores que ingresaron al negocio, y que a pesar de que su ingreso se hizo con la compra a los accionistas importantes, en algunos caso en particular no significó que éstos últimos salieran de la empresa, por el contrario, buscaron la diversificación para aminorar el riesgo de la inversión.

La situación tuvo un giro a partir de la consolidación y en consecuencia de la formación de FUY. Sin embargo, eso no tuvo una injerencia definitiva, como sí sucedió con la llegada de la revolución y en particular la incautación. Dicho fenómeno replanteó la titularidad y en consecuencia la participación de los poseedores, como se deja observar en el informe de julio de 1922, donde derivado de la incautación la empresa se había constituido por 23 mil acciones que formaban el capital social. De este número 13,117 correspondían a la Compañía de Fomento del Sureste de México S. A., mientras que el resto estaban en poder del Banco Peninsular Mexicano, así como de personajes notables como Avelino Montes, Carlos Peón y Adela Hermida, viuda de Palomeque, y otro porcentaje no especificado estaba

en manos de personas y compañías no definidas.¹⁹⁸ Esta diversidad de poseionarios, disímil, daba como efecto el control a la Compañía de Fomento, quien representaba el 50% del total de las acciones. Aunque ésta a su vez se conformaba como una sociedad anónima, integrándose por el Gobierno del Estado con un porcentaje de las acciones, seguido por la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén, y una menor cantidad correspondían a diferentes particulares. Como se observa, como poseionario de las acciones estaba la entidad del sureste, sin embargo, eso no desligaba la injerencia del gobierno local. El afianzamiento de la Compañía del Sureste se dio durante la incautación con la compra de 14 mil acciones al Gobierno del Estado a un precio de 175 pesos por acción, pagadas en papel moneda cada una. Aunque en el pasivo las acciones se señalaban en valor de 400 cada una, precio fijado a partir de la oferta que hizo una empresa Norteamérica por valor de 200 dólares por acción, cantidad correspondiente a 400 oro nacional.¹⁹⁹

Las acciones habían tenido un cambio importante a partir de la incautación y en su posterioridad, no sólo para el control de la empresa, sino para la incorporación de actores locales que deseaban garantizar una inversión. La diferencia se notaba en las asambleas, por ejemplo, para el 15 de marzo de 1919 quedaba claro que el Gobierno de Yucatán era mayoritario, pero aún tenían presencia de consideración particulares e instituciones. Para 1923 se hacía evidente la injerencia que se había logrado por parte de funcionarios en la participación, observándose en la asamblea del 29 de mayo del mismo año, donde las acciones del Gobierno se presentaron de la siguiente forma: Gonzalo Puerto, familiar del exgobernador Felipe Carrillo Puerto, al frente de la Compañía de Fomento representó 10 mil acciones. Este perfil dejaba ver la colocación de cercanos en puestos estratégicos, secundado por representaciones menores como la de Arturo Sales Díaz cercano al gobernador en turno y abogado del gobierno, o bien, la incorporación de trabajadores en la empresa desde la parte accionaria, como fue el caso del oficinista del ferrocarril José Helguera, a quien se le habían proporcionado 25 acciones, o bien, el caso de obreros de la misma compañía de transporte: Carlos Castillo Torre, Feliciano Herrera o Héctor Victorino, cuya participación era posible a través de la representación de 25 acciones por persona.²⁰⁰ En resumen, la asamblea de accionistas había sufrido una transformación total, donde el encumbramiento de los sectores

¹⁹⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 122.

¹⁹⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 110.

²⁰⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 212.

laborales y los derivados de cercanías políticas, familiares, o clientelares, habían sustituido la formación original de la empresa.

En esta atmósfera la diversificación de las acciones había llegado a un punto preocupante para 1921, resaltando que desde 1914 se había realizado un cambio a petición de los tenedores, quienes solicitaron que las acciones A, B y C dejaran de ser nominativas y se pasaran al portador. El objetivo, argumentaban, era facilitar su traspaso en los interesados, aunque es claro que la petición se hacía en el umbral de la incautación constitucionalista, brindando una alternativa pronta a los inversores ante la sombra del gobierno local. Es decir, la petición se hacía a propósito de dar facilidad a los accionistas y disponer de sus títulos, no necesariamente para el control de la empresa. Esta situación a inicios de los años veinte causaba preocupación en la compañía, asegurando que esta medida había causado la fuga de menos de mil acciones fuera del país, lo que facilitaría el traspaso de la compañía a manos extranjeras.²⁰¹ La realidad es que la situación era poco probable a pesar de que se argumentaba que desde Inglaterra se vigilaba el funcionamiento de FUY, prestando especial atención a la línea de Mérida-Progreso, cuya concesión se había realizado a perpetuidad. La baja probabilidad de que la empresa quedará en manos extranjeras se debía a varias situaciones. La primera, es que las acciones del gobierno ascendían a 14,450 distribuidas en la Compañía de Fomento del Sureste y en la Cámara Agrícola, generando una situación desproporcionada, por lo que la presencia foránea no representaba un alto número. En segundo lugar, la línea de Mérida-Progreso no era una vía a perpetuidad. Y en tercer lugar, la situación de la empresa no era la más óptima en ese momento, por el contrario, padecía una serie de problemáticas de consideración, lo que pudo inhibir la fuga de acciones.

Comentarios finales

La llegada del ferrocarril a la península se dio en un contexto agrario, donde el monocultivo aún no adquiría la relevancia que tomaría tiempo después. En este sentido, su venida significó un cambio de paradigma, como ocurrió también en otros espacios, sin embargo, se ha hecho notar que para el caso que aquí se aborda, los retos de la transición se suscitaron en un espacio donde la forma de administración de las haciendas, caracterizada por el paternalismo, permeó los ambientes de trabajo industrial. Además, a pesar de la existencia de personajes con instrucción escolar, se enfrentaron los trenes a un desfase tecnológico como también sucedió

²⁰¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 24.

en otros espacios, pero particularmente el problema de la irrupción se encontró en la parte administrativa. En este último caso, se observa la administración de las compañías por parte de los mismos propietarios, quienes arrastraron un problema de desorden administrativo hasta el momento de la consolidación en 1902, hecho que se trató de revertir a través de la contratación de personal de otras compañías del país y con experiencia en el ramo. Sin embargo, este problema de origen y que trató de ser resuelto con la fusión tuvo traspiés importantes, siendo interrumpido por la revolución, como se verá más adelante, y particularmente por la incautación, lo que significó la colocación de un punto final a un intento de reorganización administrativa que tanto necesitaba la experiencia ferroviaria en Yucatán.

Esta situación estuvo vinculada al fuerte regionalismo que se constituyó y que también se expresó en la conformación de las primeras gerencias, que como se expuso, no fue lineal, por el contrario, tuvo particularidades que la definieron. En primer lugar, los gestores, desde el momento de las peticiones para las concesiones, enfrentaron dificultades, estando entre ellas el tema de la financiación, por lo que se vieron obligados a buscar alternativas de capitalización como las hipotecas, las loterías, y los préstamos de los hacendados y los comerciantes, lo que además de mostrar una historia intrincada, revela y apuntala la interpretación de que la producción henequenera no dio paso directo a los ferrocarriles, por el contrario, la construcción de éstos enfrentó un mercado de capitales complicado, donde los dineros tuvieron diferentes fuentes, siendo una de ellas la henequenera pero de forma indirecta. Esto revela que los gestores y personajes centrales iniciales del negocio industrial no necesariamente tuvieron un papel extendido en las actividades, y mucho menos prolongado dentro del mismo negocio que habían emprendido, debido a que las compañías que iniciaron como empresas familiares terminaron por capitalizarse a través de las acciones. Este último fenómeno es interesante porque no sólo revela una estrategia por la búsqueda de recursos para la operación y la continuidad de los proyectos, sino también el ayuda a entender cómo los propietarios proyectaron empresas exitosas, pero también cómo el negocio ferroviario fue visto como un espacio de oportunidad para las inversiones familiares, donde incluso la participación accionaria de las mujeres se hizo presente.

Por último, es importante mencionar que la historia revisada de esas líneas ferroviarias adolece, de forma separada o en conjunto, de planes adecuados, es decir, la construcción y operación ferroviaria careció de una estructura operativa correspondiente a la

explotación ferroviaria. En adhesión, se ha enfatizado que surgieron de grupos en competencia, e incluso en conflicto, rasgos que repercutieron en problemas administrativos, de planificación, entre otros. Y aunque Wells ha planteado que la élite yucateca era sabedora de la importancia de la empresa colectiva para el desarrollo económico y de ellos mismos, lo que dio paso a su asociación,²⁰² la realidad es que esa agrupación para el último cuarto del siglo XIX fue parcial o fragmentada, más bien destacaron los actores individuales o colectivos como protagonistas en el posicionamiento económico, político y social, además de que la injerencia del regionalismo fue decisiva en su formación.

²⁰² Wells, *op. cit.* p. 167.

Capítulo III

Yucatán y el ferrocarril. Una relación que modificó el espacio

Una de las sentencias sobre la llegada de los ferrocarriles en general gira en torno a los efectos que provocó, siendo uno de ellos: los cambios en el espacio, particularmente su reducción mediante el binomio tiempo-distancia, es decir, mediante la disminución de tiempo en recorrido, traducándose como un recorte a las distancias en los traslados efectuados. Generalmente, esta relación se ha interpretado como un efecto favorable e indiscutible. Sin embargo, el tema puede brindar otros análisis. En este sentido, el propósito de este capítulo es analizar y discutir los efectos que generó el citado transporte en el espacio yucateco, particularmente en la irrupción y la cohesión del espacio.

La reflexión es pertinente porque hasta la segunda mitad del siglo XIX, el espacio peninsular se encontraba condicionado por una serie de fenómenos que sin duda tuvieron injerencia, siendo algunos de ellos y más importantes, la fragmentación con Campeche y la guerra de castas. Particularmente ésta última trazó una frontera en la zona centro de la península, caracterizada por la “civilización” y la “barbarie”. No obstante, en una esfera fuera de la política y alejada también del conflicto indígena, había una dinámica de los pueblos indígenas, los cuales se extendían por todo el espacio. La conjunción de dichos procesos, sumados a otros, como: la creación del puerto de Progreso, y el cultivo del henequén en zonas específicas del estado se han tomado como elementos determinantes para la cohesión del territorio que daría forma a Yucatán, por lo que en este trabajo se revalúa el papel del tren en este proceso.

En este sentido, la reflexión identifica los trazos de construcción, los cuales como se ha señalado se dirigieron a los cuatro puntos cardinales de la entidad. Este trazado obedeció inicialmente a empresas distintas, por lo que se puede hablar de proyectos divergentes. No obstante, dentro de cada una de ellas se ha tratado de ir más allá, y cada ruta se ha diseccionado por estaciones con el objetivo de observar la dinámica de éstas de forma más meticulosa, y así entender cómo se transformó el espacio. Este camino ha llevado a observar dos situaciones.

La primera, es que la preeminencia de la capital yucateca en contraposición a los espacios inmediatos y más interiores del territorio se debe a su papel como espacio de

captación de la dinámica mercantil. Por lo que se sostiene que dicho protagonismo fue apuntalado con la llegada del ferrocarril, al centralizarse la capital como punto de llegada de las diversas compañías. En consecuencia, Mérida, se volvió el punto de recepción y distribución de la transportación de tres rubros de mercancía: productos extranjeros, nacionales y estatales, sin olvidar la movilidad de pasajeros. Esta situación nos lleva al segundo punto de observación, que es la discusión de la capital desde la visión descentralizadora, proponiendo que a lo largo de las vías se establecieron lugares de relevancia, los cuales constituyeron sitios de recepción y distribución de mercancías de consideración, pero que a su vez formaron espacios jerarquizados. Estos puntos que aquí se analizan son las terminales que se fijaron desde las mismas empresas, y que para este trabajo se les denomina espacios-terminales, siendo estos entendidos no sólo como los espacios fijos y arquitectónicos dictados por las empresas para desempeñar los puntos de carga y descarga, sino también, como puntos dinámicos de movilidad cuyos alcances generaron un radio de influencia mediante la recepción y distribución de mercancías dentro del espacio, y cuyo pulso de medición, aunque no de distribución, son los resultados de la transportación de carga y pasaje. Por lo que las estaciones dejan de ser vistas como bienes inmuebles, para entenderse como los puntos de acopio o distribución de los espacios circundantes, cuyo radio de captación o distribución se expandió o se comprimió en cada uno de los años de su funcionamiento, y que sin duda en su conjunto ayudaron a dar forma a Yucatán.

La reconstrucción de la información se ha elaborado a partir de los informes anuales de las empresas. De los cuales es preciso señalar tres situaciones. La primera, éstos carecen de una estandarización en la presentación de la información, sobre todo en los primeros años, al parecer, derivado de la ausencia de una normativa por parte de la Secretaría de Fomento que demandara la entrega de reportes meticulosos, por lo que la información presenta generalidades de diversos tipos, incluyendo la referente a movilidad de pasajeros y transportación de mercancías. En segundo lugar, en los primeros años de funcionamiento de las empresas sólo se reportaron los avances de construcción de las líneas, por lo que los resultados de las operaciones sólo se observan algunos años después, cuando la entidad competente autorizó la circulación de los trenes. Por cierto, en los comienzos no se obtuvieron resultados inmediatos, pues señalaron baja transportación, lo que puede tener tres respuestas hipotéticas: no había productos para la movilidad, la movilidad era escasa, o bien, el tren significó una ruptura en la concepción del transporte siendo los primeros años un

periodo de adaptación para su uso. En tercer lugar, y derivado del primer punto, la información se consignó de diferentes formas, lo que representa un obstáculo para su presentación y comparación. Como ejemplo, puede observarse la consignación de los productos en bultos, posteriormente en kilos, y finalmente en toneladas. Igualmente, podemos identificar categorías generales que en años posteriormente se van haciendo específicas, como es el caso de las maderas, las cuales para los primeros años se presentan como generales, para después dividirse en preciosas y de construcción. Estos obstáculos impiden construir una secuencia de larga duración para explicar la movilidad bajo ciertas categorías, obteniendo así periodos parcelados. Sin embargo, los datos se han reconstruido con el fin de explicar la actividad del espacio y su interacción más allá de la capital, dando cuenta de la dinámica de los espacios-terminales y sus vinculaciones, sugiriendo que la movilidad no fue exclusiva hacia la capital, pero tampoco de la capital hacia las terminales. También hubo una interacción entre esos espacios, lo que los hizo entrelazarse, ya fuera por la movilidad de personas o pasajeros. Dicho de otra forma, la corta distancia jugó un papel central para el movimiento entre estaciones, aunque habrá que observar que esa misma dinámica marcó espacios jerarquizados. Igualmente, la inserción del tren terminó por definir los espacios centrales y las rutas de comunicación, por supuesto, no excluyendo las ya existentes de los pueblos, pero si jerarquizándolas como las más importantes para los volúmenes de transportación, lo que en un sentido, determinó el sentido de la región y le dio su cohesión.

Ahora, es necesario precisar una situación con el tema del pasaje y las mercancías. Los datos generales de estos rubros se han utilizado dentro de la historiografía en formas variadas, siendo una de ellas para explicar la funcionalidad de las empresas a través de los ingresos por dichos conceptos, los cuales se contrastan con los coeficientes de explotación para obtener la rentabilidad de las empresas anualmente y por su puesto en el largo plazo. Igualmente, se han asumido, particularmente el de las mercancías, como la variable que explica en parte la dinámica de los mercados y sus comportamientos a través la movilidad de los productos, entrantes o salientes en la misma entidad. No obstante, ambos rubros: pasaje y flete, constituyen por sí solos la base de la venta del servicio: la movilidad. Dicho de otra forma, la construcción de vías determinó una forma de movilidad, y ésta es en sí misma una necesidad: el transporte, en consecuencia, el ferrocarril generó un juego doble. Por una parte permitió la transportación de mercancías y en consecuencia su distribución sectorizada en los

espacios-terminales, por lo que la dinámica derivada de esa interacción se explica generalmente desde la dinámica del mercado. Empero, en la otra faceta, el ferrocarril, a través de su rostro empresarial privado o estatal, es un espacio de intercambio en sí mismo a lo largo de todas sus estaciones debido a que la compraventa de pasajes o espacios para las mercancías genera un consumo entre la empresa y los usuarios. Como resultado, se forman puntos de intercambio a través del sistema de rieles, que de hecho anteceden a la dinámica que se gesta fuera de los espacios-terminales y que se ha prestado poca atención, excluyendo en consecuencia al ferrocarril de ese engranaje.

Por supuesto que la venta de movilidad se dio a través de diferentes formas, como fue el caso de los pasajes y su clasificación en primera, segunda y tercera clase, así como las tarifas establecidas para los diferentes tipos de productos. Aunque para el caso de Yucatán es pertinente no dejar de lado que la transportación se ha encasillado interpretativamente al uso del monocultivo. No obstante, la dinámica resultante deja entrever que fue elevada y variada, lo que sin duda deja observar que el ferrocarril fue un transporte necesario, aunque no necesariamente suntuario.

Antes de terminar, un punto adicional de consideración del análisis es que el espacio ferroviario de Yucatán debe entenderse dentro del espacio estatal, en ningún sentido debe concebirse como un proyecto peninsular, salvo por la vía a Campeche, la cual tuvo un desempeño bastante irregular. Es decir, la red ferroviaria constituida estuvo condicionada por las fronteras estatales, de ello dan cuenta los puntos extremos al oriente y al sur: Valladolid y Peto, esto a pesar de que la última realizó varios intentos por extenderse más allá de esa frontera política. En este sentido, el análisis del espacio se circunscribe a los cuatro puntos cardinales en que se trazaron las vías dentro del estado, las cuales se clasifican en dos. Las de largo alcance: Valladolid y Peto, siendo su extensión superior a los 150 kilómetros, al oriente y al sur respectivamente, mientras que hubo dos líneas en direcciones similares pero con un kilometraje de aproximadamente la mitad de esta extensión: a Sotuta e Izamal. Dichas compañías tuvieron sus historias propias así como sus planeaciones, sin embargo, como fue el caso del Mérida-Sotuta y perteneciente a la línea del Mérida-Peto, requieren una revisión individual debido a que su ruta fue diferente y generó su propio tráfico, además de que su longitud fue mucho más corta. En el caso del de Mérida-Izamal, éste tenía como objetivo central llegar a Sotuta pero por la zona norte, sin embargo su construcción sólo llegó a Izamal. Al final, estas dos líneas se encontraron en la zona oriente y sur-oriente, es decir, en el espacio

“vacío” existente entre el ferrocarril Mérida-Peto y el Mérida-Valladolid, situación que ayudó a configurar dicho espacio.

Finalmente, la exposición de este apartado comienza con un recuento general de las formas en cómo se ha concebido el espacio en Yucatán desde el debate historiográfico, con el propósito de señalar la pertinencia de su análisis bajo la lupa de la ruta y transportación ferroviaria. Enseguida se exponen los números de las transportaciones por compañía, para finalmente exponer una visión conjunta de ellas, observando la interconexión de los espacios cortos, intermedios y largos. Cabe señalar, que dentro de la reflexión se hace una diferenciación importante sobre la ruta del F. Mérida-Peto, siendo la línea a la que se le dedica mayor espacio debido a que su construcción se dio en un espacio azaroso y donde la guerra de castas y el “espacio bárbaro” fueron una condicionante. Dicha línea es interesante porque su construcción se dio fuera de la zona de influencia de la llamada zona henequenera y en consecuencia de la pacificación, por lo que si bien su transportación estuvo encabezada por henequén, la circulación de otros productos, también explica la dinámica del espacio interno.

Yucatán y sus variables de análisis

El espacio entendido como el escenario de los procesos históricos,²⁰³ ya sea en su uso polisémico, es necesario para el análisis histórico. Aunque éste ha sufrido una transición, al pasar de “una entidad existente a ser una construcción social”.²⁰⁴ Es decir, hay espacios que se han erigido históricamente y otros que se han elaborado como objetos de estudio. En esta ambivalencia se circunscribe la península de Yucatán a través del ferrocarril, no sólo porque es un medio material, sino porque fue un agente de cambio que redibujó y derivó en transformaciones constantes, aunque también generó efectos simbólicos. En consecuencia, lo que aquí toca es ilustrar cuáles fueron esas metamorfosis, explicando cómo la llegada del “caballo de hierro” modificó el espacio peninsular. Para ello, previamente, es necesario observar de manera breve cuáles han sido algunas de las variables que se han tomado como líneas rectoras para entender la mutación del espacio en Yucatán.

La forma de abordaje para la península de Yucatán, nos señala Bracamonte, depende de lo que se quiera indagar, por ejemplo, diseccionar el espacio y su interpretación puede

²⁰³ Karl Schlogel. *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*. Madrid: Ediciones Siruela, 2007, p. 13.

²⁰⁴ Blanca Rebeca Ramírez Velázquez y Liliana López Levi. *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. México, UNAM, UAM-Xochimilco, 2015, p. 18.

realizarse desde los estudios económicos, eclesiásticos, o políticos. Sin embargo, establece que hay líneas imperdibles que en un proceso de larga duración nos explican la configuración actual, entre las que destacan: el medio natural, los mayas y su cultura, el régimen colonial y su pluralidad de jurisdicciones, la relación binomio de la conquista-resistencia, y por supuesto las haciendas.²⁰⁵ No obstante, en este tenor, y siguiendo una línea cronológica, podemos decir que algunas de estas variables se conjugaron en procesos como la encomienda durante el siglo XVI, o en las actividades que mutaron paulatinamente en el siguiente siglo en las figuras de los estancieros y encomenderos, posteriormente en la formación de las haciendas y la agroindustria en tiempos posteriores, o bien en la fragmentación política que dio paso a la configuración político-administrativa actual. Aunque sin descartar el capital financiero en el siglo XX como variable modificadora del espacio, como lo señala el mismo Bracamonte. Abreviadamente, podríamos poner énfasis en que el espacio peninsular se ha caracterizado histórica y actualmente por una presencia mayoritariamente indígena, cuyas condiciones prevalecen a pesar de la implementación de políticas sociales, que si bien han aportado cambios, no han logrado cumplir sus objetivos.²⁰⁶ Lo que resulta en un espacio articulado en sus procesos y complejo en su historia.

Mirando a detalle, las variables generaron un reordenamiento, por ejemplo, la encomienda en su perfil económico significó “el desplazamiento de muchos productos y técnicas y la reanudación de las rutas de intercambio que se centralizaron en Valladolid, Mérida, y el puerto de Campeche”.²⁰⁷ El cual fue conjugado con la búsqueda de la especialización productiva a través de productos como la grana cochinilla, el palo de tinte, el añil, la caña de azúcar y la ganadería.²⁰⁸ Algunos de estos intentos no prosperaron por factores internos o externos, o una combinación de ambos. Sin embargo, actividades como el cultivo

²⁰⁵ Bracamonte y Sosa, Pedro (2007). “Yucatán: una región socioeconómica en la historia”, en *Península*. Vol. II, Núm. 2, 2007, pp. 13-32.

²⁰⁶ Bracamonte y Sosa, Pedro (2014). *Ante el etnocidio. Nuevas políticas públicas para los pueblos originarios de México*. Yucatán: Calle 70, 2014.

²⁰⁷ Bracamonte. “Yucatán: una región socioeconómica en la historia”. 2007, p. 19.

²⁰⁸ Pedro Pérez Herrero. “Producción local e integración económica en el Yucatán del siglo XVI”, en Miguel Rivera Dorado y Andrés Ciudad Ruiz. *Los mayas de los tiempos tardíos*. 1986, p. 183. Bracamonte señala para la segunda mitad del siglo XVII una producción variada, de: grana, añil, henequén, cera, madera, ámbar, vainilla, reatas, costales, cables para la armada de Barlovento, Carey labrado, calzado, colchas, paños, baúles, hamacas, sal, palo de tinte, entre otros. Productos que eran enviados, explica Bracamonte, a la metrópoli y otros lugares. AGI, México 1035, 1700, ff.12r. Un caso particular es el de Víctor Hugo Medina Suarez. “Historia y renacimiento de una hacienda yucateca. Yabucó: ‘Donde abundan las torcazas’”. Yucatán, donde el autor analiza para el siglo XIX el caso de la hacienda referida, ilustrando con un caso de estudio el transitar de las actividades económicas en sus diversas etapas, las cuales fueron desde la ganadería, la producción variada, hasta llegar a la explotación henequenera.

de la caña de azúcar y la ganadería prevalecieron hasta el siglo XIX, inclusive se llevaron a cabo de forma paralela al cultivo y explotación del henequén, aunque nunca con volúmenes similares a la fibra verde.

En este sentido el espacio peninsular desde su época temprana, en la que comprendía, además de Yucatán, los actuales estados de Campeche y Quintana Roo, debe ser entendido como un escenario dinámico y de conexiones, como lo señala Pérez Herrero. Con una atmósfera y un grado de autonomía que cuestiona la visión centralista aún presente en los estudios de diverso corte académico: la de los espacios aislados y periféricos, resaltando que éstos en realidad “tuvieron una mayor participación y funcionalidad en el conjunto colonial de lo que se piensa, [...] no eran territorios aislados y perdidos”, pues fueron fuente de “suministros de una serie de bienes básicos alimenticios y ciertas manufacturas a los mercados caribeño, centroamericano y novohispano”, sumándose que sirvió de mercado sustituto para algunos productos.²⁰⁹ Por lo que el hilo de interpretación para los denominados espacios aislados debe dejarse de lado para entenderse en su asociación a otros espacios circundantes y su integración, como en este caso la península de Yucatán y su relación con el Caribe.

Siguiendo el recorrido histórico y revisando el espacio peninsular desde los cambios políticos, tenemos la fundada Capitanía general de Yucatán de inicios de la colonia y que para finales del siglo XVIII pasó a denominarse Intendencia de Yucatán. Finalmente en el siglo XIX, señala Bracamonte, la península terminó por reconfigurarse políticamente mediante dos fenómenos: la fragmentación del espacio y la guerra de castas en 1847.²¹⁰ La primera cobra relevancia porque vino a fracturar un espacio histórico en entidades, dando paso a Campeche y a Quintana Roo, generando a su vez un reacomodo de los poderes políticos y de las actividades económicas. Aunque es preciso aclarar que previo a la disolución la búsqueda alterna de espacios de salida y entrada comerciales ya se había suscitado, siendo el ejemplo más emblemático la creación del puerto de Sisal en contraposición al de Campeche. Aunque esto significó sólo un primer movimiento, puesto que para el 1 de julio de 1871 se trasladó el puerto a Progreso, volviéndose este pueblo a partir de ese momento la puerta de entrada de la península, situación que se afianzaría con la

²⁰⁹ Pérez Herrero. *op. cit.*, p. 190.

²¹⁰ Bracamonte. “Yucatán: una región socioeconómica en la historia”. 2007, p. 26.

construcción de la vía férrea que lo conectaría a Mérida, y desde donde se distribuían los productos transportados y las personas.

En cuanto a la guerra de castas, permitió la implementación de medidas de orden liberal mediante figuras e instituciones como la municipalidad, la ciudadanía y el orden fiscal.²¹¹ Pero también la finalización de la misma dio paso a que compañías norteamericanas impulsaran el establecimiento de áreas productoras de henequén en los nuevos espacios ganados, propiciando el cierre del ciclo productor azucarero o al menos una disminución importante.²¹² Sin olvidar, que en años posteriores estos cambios iban a ser complementados y acelerados por una combinación tripartita: haciendas-henequén-ferrocarriles. Por lo que no se debe perder de vista que el despunte para la producción henequenera fue la demanda estadounidense en la década de los cuarenta del siglo XIX.²¹³

Finalmente, tenemos el tema de las haciendas, figura central en torno a la cual se va a explicar el espacio yucateco para el siglo XIX y principios del XX, mismas que sufrieron una morfología entre el siglo dieciocho y parte del diecinueve, como lo señala Laura Machuca, formando un modelo particular que se diferenció de las haciendas del centro y norte del país, siendo sus características centrales sus proporciones y sus bajos avalúos.²¹⁴ Aunque estos rasgos no serían permanentes, el apogeo henequenero y las estrategias de los hacendados permitirían la acumulación de capitales que se verían reflejados en suntuosas propiedades y de gran extensión. Este último panorama, el de las haciendas va a ser central para la instauración del ferrocarril, no sólo porque motivó su construcción, sino porque también lo condicionó.

Yucatán. Un debate historiográfico sobre el espacio

Yucatán como objeto de estudio ha sido abordado desde diferentes temáticas, sin embargo, los mismos trabajos no pocas veces se han enfrentado a una problemática común: el tema del espacio. La ausencia analítica de este tópico se puede observar en una variedad de trabajos

²¹¹ *ídem.*

²¹² Eugenia Iturriaga. *Las élites de la Ciudad Blanca. Discursos racistas sobre la otredad.* México: UNAM, 2016, pp. 116-117.

²¹³ Bracamonte. "Yucatán: una región socioeconómica en la historia". 2007, p. 25

²¹⁴ Laura Machuca. *op. cit.*, p. 177. Una variable de análisis para ejemplificar la dinámica constante y el reacomodo del espacio son las haciendas en el siglo XIX. Por ejemplo, Hoil Gutiérrez sugiere un conflicto entre las haciendas y comunidades periféricas, habiendo una disputa de los espacios agrarios. Véase Julio Cesar Hoil Gutiérrez. La guerra de castas y su impacto agrario en los pueblos del oriente de Yucatán en la segunda mitad del siglo XIX", en *Antrópica. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. Año 5, no. 10, 2019, pp. 283-303.

que van desde los históricos hasta los más recientes y pertenecientes a otros campos disciplinares.²¹⁵ En no pocas de estas investigaciones se hace referencia a Yucatán, pero sólo algunos tratan de forma somera reflexiones sobre el espacio, limitándose a describir el medio físico, rasgos sociales u algún elemento político, mientras que en otros ha pasado por desapercibido. Hacer el señalamiento de este uso “arbitrario” del término como sinónimo del espacio, tiene como objetivo aclarar a qué nos referimos cuando hablamos de Yucatán, pues incluso, se ha usado equiparado Yucatán con Península de Yucatán, cuando es evidente que la delimitación territorial es diferente.

Parte del problema deriva de una formulación histórica,²¹⁶ toda vez que cuando se refiere a Yucatán se habla de la península: Península de Yucatán, sin embargo, en 1863 se dio la primera fragmentación política que dio paso a la división actual del territorio, siendo este la separación de Campeche. Posteriormente el espacio cobró su forma definida con la separación del actual Quintana Roo en 1901, y por supuesto con la delimitación formal de la frontera con Belice. Estos hechos políticos fueron los que definieron el espacio político, dejando en la parte norte de la península al actual estado de Yucatán. En este sentido, Yucatán podría considerarse como un concepto polisémico, al menos en dos sentidos: para designar la península y para nombrar al territorio estatal. Sin embargo, el uso indistinto sigue vigente.

Al parecer, esta dificultad deriva de una simplicidad, es decir, de la asimilación de rasgos comunes para los territorios del sur, mismos que han llevado a evadir la tarea de una indagación profunda, que muestre la complejidad social y política-económica del objeto.²¹⁷

²¹⁵ Esta categoría no se ha desdibujado a pesar de los numerosos estudios teórico-empíricos que existen sobre el espacio. Como muestra están los análisis económicos recientes, véase Esther Iglesias. “Travesías del desarrollo en Yucatán”, en *Problemas del desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*. 177 (45), abril-junio, 2014, pp. 169-192. El análisis que presenta su investigación tiene como objetivo tratar el rezago económico, sin embargo, en ocasiones se diluye la diferencia entre península y territorio estatal.

²¹⁶ El trabajo de Ruz. *Yucatán: un universo peninsular. Tomo II. El mundo colonial*. México: SEP, CEPHCIS, 2009, presenta una perspectiva historia del espacio Peninsular, aportando una explicación desde el aparato administrativo: bajo los Austrias y los Borbón, cuyas gestiones buscaron un dominio del espacio peninsular, siendo por ejemplo una medida, los patrones de organización social. Cabe señalar que la referencia a la Península no se limitaba a los tres estados que conforman actualmente la península, sino que abarcaba espacios como Tabasco y algunos territorios más de la parte sur.

²¹⁷ Véase el trabajo de Luis Ángel Mezeta Canul. *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del atlántico caribe: redes, negocios, y política regional, 1770-1835*. [Tesis para obtener el grado de doctor en historia, CIESAS, 2019]. Donde analiza la formación de la élite comercial y su inserción en la política dentro de Yucatán. Si bien su objetivo es el análisis y explicación de la formación de la élite comercial y su inserción en la política en un contexto de coyuntura, es común observar dentro de su trabajo la categoría de región. No obstante, el concepto es utilizado como sinónimo de península, donde el vínculo central lo formaban dos nodos: Campeche y Mérida. Naturalmente la no precisión del espacio deriva de los conceptos que operan la tesis: de lo global a

En segundo lugar, quizá a la marginación que se le había prestado desde la historiografía, derivado de la asimilación de esos mismos rasgos.²¹⁸ En este tenor, podemos destacar ejercicios analíticos como el de Bernardo García al estudiar la zona sur del país, quien propuso la existencia de lo que denominó la Cadena Caribeña, englobando algunos de los estados actuales que componen el sur de la república mexicana, como: Tabasco, Campeche, una porción de Veracruz, parte del actual Quintana Roo, y por supuesto Yucatán. Su propósito era la reflexión de un espacio en común, por lo que señala algunos puntos convergentes, como: el distanciamiento histórico del centro del país²¹⁹ y en consecuencia de la lejanía del poder político y de comunicaciones, entre otros elementos, así como la posición del área en el continente y los rasgos culturales.²²⁰ Aunque la situación se complica cuando toca hablar de Yucatán, puesto que refiere como Yucatán a la península, sumándole características físicas en común, así como un entorno social particular. Estos rasgos determinaron la península como un espacio aislado, pero con estrecha comunicación con Nueva Orleans y Cuba, y sobre todo, que desarrolló al interior una compleja red de comunicaciones. Continuando con la ambigüedad de lo que es Yucatán, sugiere Bernardo, que Mérida es el centro de gravedad de la región, aunque no dominante, pero a partir de la cual se creó una estructura radial.²²¹ Aunque de esta sugerencia deriva otra encrucijada, la existencia de regiones que también menciona, están presentes en este espacio, pero habría que definir qué es la región y cómo se determinan, pues al final, las regiones parecen ser eslabones que componen el espacio yucateco. En este tenor, el análisis de la región parece

lo local, así como lo interregional, que si bien en términos prácticos articulan de forma precisa el trabajo, el lector ve anubarrada la categoría de región.

²¹⁸ Una problemática similar se observa en el trabajo de Araceli Almaraz. El norte de México como unidad espacial de análisis. Visión de Mario Cerutti desde la historia económica y los estudios empresariales (Entrevista), en *Meyibó*. México, núm. 21, enero-junio, 2021, pp. 125-143. En esta entrevista Cerutti reflexiona sobre los avances de la historia económica y empresarial del norte del país. Sin embargo, aborda una pregunta central: ¿Qué es el norte?, si bien es un espacio, también fue quizá la primera categoría conceptual para estudiar una zona específica del país, pero cuya reformulación se ha ido dando de forma paulatina al grado de redefinir un área de estudio, siendo denominado como un espacio multirregional. Es decir, esta visión, compartida en los estudios, para denominar a una parte del país se ha complejizado a través de los análisis. Situación que resulta interesante, puesto que discute la visión de un norte homogéneo, enfatizando que existen una serie de particularidades que lo dotan de una heterogeneidad. En este sentido, hablar de Yucatán, también demanda una visión más crítica, esto a pesar de que existan características naturales o culturales similares.

²¹⁹ Bernardo García Martínez. *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México, 2008.

²²⁰ Bernardo García Martínez. “Regiones y paisajes de la geografía Mexicana”, en *Historia general de México*. México: El Colegio de México, 2000. p. 85.

²²¹ Bernardo García Martínez. “Regiones y paisajes de la geografía mexicana”. 2000, p. 90. La definición de la Cadena Caribeña en el trabajo de García sugiere que ésta no se define por el terreno de la plataforma continental, por el contrario, se extiende hasta Cuba y Puerto Rico. Lo que deja ver que la categorización del espacio sobrepasa los límites políticos.

seguir siendo un problema, que se ha mantenido a pesar de haber sido ya señalado en la década de los noventa como un reto necesario a superar.²²²

Pero, qué hay de las limitantes de estos elementos en común, y otros, que forman parte de “la continuidad y hasta cierto punto la permanencia”.²²³ Es decir, al ajustar el enfoque, sale a flote una dificultad continúa: la problemática del espacio, el cual representa un problema teórico y de análisis debido a sus ritmos, dinámicas, y cambios. De esta situación da cuenta la historiografía, siendo un caso específico el trabajo de Bracamonte y Sosa, quien reflexiona las formulaciones que se han realizado del Yucatán peninsular como una región socioeconómica.²²⁴ Para la cual menciona se han enumerado elementos en común y constantes: el medio natural, la población maya, el régimen colonial y sus instituciones, y de ésta el “pacto derivado del binomio conquista/resistencia”.²²⁵ Sin embargo, sugiere el autor, estos elementos han sido partícipes de una dinámica de larga duración, por su puesto, que han explicado la misma historia peninsular. No obstante, sugiere, que el eje central del espacio peninsular ha sido y es: la población, siendo ésta la que ha permitido la formación y la consolidación de la región.

Siguiendo el tenor interpretativo, la clasificación que realiza Cline es bastante sugerente, al establecer cuatro categorías: *old colonial*, *West Coast*, *East Colonial*, y *borderlands*. La primera se refiere a la parte noroccidental de la península, siendo para el siglo XIX la zona de cultivo del henequén. La segunda es señalada para la zona pegada a la costa oeste, incluyendo Campeche. La tercera zona corresponde al territorio contiguo a Valladolid. Mientras que la última, *borderlands*, abarca los Chenes, extendiéndose hasta las fronteras de Belice y Guatemala,²²⁶ franja donde se producía 1/3 parte del maíz y un 90% del azúcar. La importancia de esta última zona, radica en la sugerencia de un espacio no desconectado, sino más bien un espacio mancomunado, al menos hasta antes de la guerra de castas, pues posterior al movimiento y del conflicto, el *old west* se volvió el espacio limítrofe

²²² Serrano. *op. cit.*, pp. 215-229.

²²³ García. *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. p. 298. Realizar una clasificación del espacio no es una tarea sencilla, de ello da cuenta Carlos Sempat para la reflexión del espacio peruano, pues sugiere que a pesar de que los espacios puedan tener puntos coincidentes de larga duración, no significa que sean estáticos, así como que no se puedan subdividir y formar regiones más acotadas de estudio. Véase su trabajo “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico” en *EURE*. Vol. 2, no. 4, 1972, pp. 11-24.

²²⁴ Bracamonte. “Yucatán: una historia socioeconómica en la historia”. p. 13.

²²⁵ *ibíd.*, pp. 13-27.

²²⁶ Cline, *op. cit.*, pp. 189 y 197-198.

de convergencia poblacional, económica y cultural, actuando la zona henequenera como una muralla, que diferenciaba no sólo a la élite sino a los indios de carácter “dulce, suave, respetuoso y obediente” de los “bárbaros”.²²⁷

Prosiguiendo nuestro análisis y a través de perspectivas más acotadas, que van seccionando el tema del espacio, por supuesto, bajo un enfoque teórico, tenemos el trabajo de García Bernal quien sugiere la configuración económica de Yucatán a través de la conformación del espacio ganadero en una larga duración, proponiendo que la estancia fue un elemento central de actividad económica en el siglo XVII, pero que para la siguiente centuria pasó a configurar la hacienda. La presencia de esta institución estuvo acompañada sugiere, por los trabajadores mayas, que no pocas ocasiones formaron asentamientos satélites. Sin embargo, todo esto sucedió dentro de una zona, que si bien puede tener grandes matices de ingobernabilidad, ya deja asomar con claridad matiz un territorio, que iba desde la costa norte hasta Peto, y desde Campeche hasta Valladolid.²²⁸ Además una de sus características centrales fue el aislamiento que le vino a dotar de una conexión interna bien articulada, “complejo, estable, y bien equilibrado”. Tesis que al final rompe la visión de un Yucatán desarticulado, pero reafirma el posicionamiento de un territorio restringido en la zona sur y oriente, pero con apertura y comunicación al oeste y norte.

Habría que señalar que una de las delimitaciones de estudio, diferente a la concepción peninsular y la política, que también se ha usado para Yucatán, es la determinada por los conflictos con la población maya. En este sentido, la explicación de la “conquista inconclusa”,²²⁹ que hace referencia a un proceso de un paso hacia adelante y dos hacia atrás parece ser un elemento de larga explicación sobre ese espacio de civilización y barbarie. Es decir, la heterogeneidad de las poblaciones mayas al interior fue el factor determinante que dificultó el proceso de dominio hacia el interior de la península.²³⁰ Aunque habría que señalar que esa idea de frontera más bien se acentuó desde la visión española, puesto que para la población indígena el espacio limítrofe fue un espacio poroso.

²²⁷ *ibíd.*, pp. 200-201.

²²⁸ Manuela Cristina García Bernal. “Desarrollo indígena y ganadero en Yucatán”, en *Historia Mexicana*. México, XLIII, 1994, pp. 373-400.

²²⁹ La propuesta de la conquista inconclusa es trabajada por Bracamonte y Sosa (2001), aunque una reflexión de él la podemos encontrar en Adriana Delfina Rocher Salas. La península de Yucatán: una isla en tierra firme”, en Marta María Machado López y Miguel Luque Talaván (coords.). *En Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares*. Universidad de Córdoba, 2011, pp. 394.

²³⁰ *ibíd.*, p. 395.

Particularmente esta idea del conflicto como definidor de la región se dio a lo largo del siglo XIX, afianzándose con la guerra de castas. Moisés González Navarro señaló que el conflicto determinó el espacio yucateco, al establecer una frontera, en la zona sur y este, entre la civilización y la barbarie.²³¹ La formación de este espacio se formuló por su puesto en una necesidad política de control, es decir, frenar las incursiones de los rebeldes, y en consecuencia crear un escenario de estabilidad social y económica. En este sentido, la aplicación de medidas se encaminó a crear esa línea limítrofe, que en algún sentido fue imaginaria, toda vez que rebasó la frontera política de Yucatán y Campeche, estando enfocada al interior de la península. Entre las medidas no sólo se encuentra la defensa militar, también destaca una estrategia de repoblamiento, misma que estuvo acompañada de una política de migración, llevada de la mano con la exención de impuestos en pueblos fronterizos.²³² Estas medidas, implementadas entre Yucatán y Campeche, permitieron delimitar la zona de frontera, por lo que si seguimos los poblados señalados por González Navarro, podremos observar un cinturón que comienza en Campeche, pasa por Hopelchen Iturbide, Peto, y Tihosuco. Y al interior de estos puntos se establecieron dos puntos centrales: Mérida y Valladolid, al ser espacios de resguardo ante las incursiones indígenas, y además por ser el primero, espacio de expansión de la hacienda. Aunque ello no implica que no se hubiera dado crecimiento hacia otros puntos, por supuesto que éste existió, sin embargo, no fue tan próspero como en los núcleos, lo cual explicaría una estructura radial, como señaló García. Al final, González, propone tácitamente la formación de un espacio delimitado por la guerra de castas. Aunque habrá que explicar cómo funciona, debido a que la disputa por el sur de Yucatán desde el siglo XVIII, y particularmente el XIX a partir de la finalización de la independencia, implica una trama compleja, estando entre los factores la definición de las fronteras.²³³ Es decir, en la parte sur las amenazas de Inglaterra y Guatemala se sumaron a las presiones del norte de Yucatán, creando una especie de burbuja, la cual recluía a la población maya pero con una ferviente dinámica, misma que fue resultado de injerencias externas, pero también de dinámicas propias. Dicho de otro modo, la lucha por el espacio se rigió por dos

²³¹ Moisés González Navarro. *Raza y tierra. La guerra de castas y el henequén*. México: El Colegio de México, 1970, pp. 169-225.

²³² *ibíd.*, 169-179.

²³³ Laura Caso Barrera y Mario M. Aliphath Fernández. “De antiguos territorios coloniales a nuevas fronteras republicanas: la guerra de castas y los límites del suroeste de México, 1821-1893”, en *Historia crítica. Una mirada histórica, teórica e historiográfica sobre la frontera*. Universidad de los Andes Colombia, enero-marzo, 2016. pp. 81-100.

visiones, la de la civilización y la de la autonomía, siendo la segunda representada por los mayas,²³⁴ quienes veían la ocupación del espacio no como un área de escape sino de recuperación y una posibilidad de emancipación.

En una visión más acotada, se habla en particular de la región henequenera, la cual se caracterizó por ubicarse alrededor de Mérida. Los puntos limítrofes los podemos señalar desde la parte norte con Progreso, cuyo puerto fue el punto comercial del estado. Siguiendo el recorrido contrario a las manecillas del reloj, y en una línea zigzagueante, se unía a Hunucma, Maxcanun, para después conectar a Ticul como el punto más sur de la región, después se conectaba con Izamal, Temax, Tixkokob. En una visión compartida, Cline, sugiere la zona henequenera con zonas cercanas a Mérida, próximo hacia Chichén, y extendiéndose hacia el sur hasta Ticul y Yaxcaba, mientras que la parte oeste y norte se delimitó por los pantanos y la costa. Básicamente, sugiere el mismo autor, la zona henequenera se asentó en lo que él mismo denomina el *Old colonial*.²³⁵ Por supuesto, que las localidades señaladas son incluidas parcialmente dentro de la región henequenera, es decir, no se siguió una clasificación política, sino sólo el espacio de cultivo de henequén para determinar la región.²³⁶ Este espacio, se sugiere, contenía algunas características heredadas de la etapa precolonial y colonial, sin embargo, fue la llegada del henequén la que definió una región económica, así como su paulatina especialización, la cual después fue receptora y embrionaria de una dinámica social y política. Sin embargo, si obedecemos esta clasificación del espacio, la de la región henequenera, nace un problema, ya que se restringe la extensión real del ferrocarril, el cual llegaba a Peto. Además, y sumado a lo anterior, se deja de observar la dinámica generada por las transportación de mercancía y pasaje, limitando la posibilidad interpretativa a un solo género: el henequén, pues si bien éste fue el producto clave de movilidad, no explica el espectro total de la movilidad económica, y en consecuencia de la región, concepto que en consecuencia demanda un replanteamiento con base en los parámetros interpretativos de la extensión ferroviaria.

Entonces, cómo podemos discutir conceptualmente categorías que ayuden a una reformulación del espacio peninsular, y en específico, que nos auxilie a entender la llegada

²³⁴ *Ídem*. Cline, *op. cit.*, p. 201, sugiere este espacio, dividido entre la civilización y la barbarie, como una tierra de nadie.

²³⁵ Cline, *op. cit.* p. 188.

²³⁶ Emiliano Canto Mayén. *Inmigración e influencia cultural de Francia en la región henequenera de Yucatán (1860-1914)*. [Tesis de maestría, Instituto Mora, 2011], p. 25.

del ferrocarril y su impacto. Particularmente para el siglo XIX, con la llegada del ferrocarril, habría que preguntarse cuáles fueron los efectos del medio de transporte, bajo la premisa de que la llegada del ferrocarril se ha entendido en la historiografía como uno de los estandartes de la modernidad porfiriana. En consecuencia, y bajo el argumento de que el desarrollo implica un cambio estructural que se realiza en el espacio,²³⁷ habría que analizar las posibles disrupciones. Aunque primero habría que definir qué es una región.

Para esto es necesario retomar las definiciones de García: paisaje, sistema y por último región. El primero se entiende como “la expresión visible de un sistema de organización espacial. Incluye elementos del medio físico y sociales o culturales”. El segundo, el sistema, se entiende como la articulación de varios paisajes, que incluso pueden ser antagónicos, por ejemplo, lo rural y lo urbano. No obstante, la región se entiende como “manifestación funcional de ese sistema y no necesariamente visible”.²³⁸ Es decir, la región ya no sólo implica la existencia de elementos de cualquier tipo, sino su articulación y funcionamiento, sin estas características la región no existe. En este tenor, la llegada del tren sí representa un cambio de estructura a través de la incorporación de nuevos elementos y su articulación. Hablar de la región no implica hablar de una homogeneidad, por el contrario, se habla de rasgos dominantes en coexistencia de una gran diversidad.²³⁹ En este sentido, no se puede hablar sólo de Yucatán como una región henequenera, debido a que eso implicaría entender el territorio estatal como productor homogéneo de fibra, o bien, entender espacio circundante a Mérida como dicho espacio, sin embargo, aunque la fibra verde fue predominante, no fue un producto exclusivo de cultivo, debido a que sin la existencia de otros productos, a su diversidad, y a su intercambio comercial y no comercial no hubiese posible la producción henequenera. En consecuencia, la región no puede acotarse a los espacios de cultivo de henequén, también debe de contemplar otros elementos.

²³⁷ Iglesias. *op. cit.*, p. 172.

²³⁸ Bernardo García Martínez. *Historia económica de México. El desarrollo regional y la organización del espacio, siglos XVI al XX*. México: UNAM, OCEANO, 2004. pp. 35 y 41. Ramírez y López, *op. cit.*, p. 100, realizan la misma sugerencia: “la región es un concepto utilizado para designar a un área o zona de la superficie terrestre, cuyos elementos están funcionalmente asociados.” Aunque también plantean la discusión conceptual desde el enfoque filosófico, mostrando que la categoría es parte de una reflexión histórica añeja, asociada a la centralidad, al aparato administrativo, a los vínculos comerciales, culturales y militares. No fue hasta el siglo XVIII que se sistematizó desde la geografía con elementos físicos. Aunque también se habla de regiones naturales.

²³⁹ Bernardo García Martínez. *Historia económica de México*. 2004. p. 42.

Consideremos ahora, ya no sólo el sisal como condicionante en la comprensión del espacio, a este elemento sumemos el ferrocarril, pues su red permitió la articulación de los elementos existentes y nuevos, incluido el henequén. En consecuencia, el binomio permite una mejor comprensión del espacio. Una mejor ilustración de esta situación es tomar en cuenta que la fibra fue resultado de una política de larga duración, cuyo proceso de crecimiento reconfiguró el espacio, ganando terreno a la producción azucarera y de autoconsumo, como lo sugiere Cline,²⁴⁰ observándose en consecuencia una reacomodo como resultado de esa transición de cultivos, proceso que fue complementado con la llegada del tren y su dinámica, al jugar un papel revulsivo a través de la movilidad, siendo la transportación uno de los ejes centrales de esa configuración.

Aunque es cierto que los cambios cubrieron un espectro más amplio a través de otros elementos ferroviarios: en la infraestructura y su visibilidad en el paisaje. Éste último fue modificado al abrirse las brechas para el tendido de rieles, a su vez, a este panorama se agregaron construcciones que dieron cabida a las estaciones, terminales, y patios. También la vida de los pueblos se alteró con las migraciones o la fundación de nuevos poblados, lo que dio paso a que poblaciones añejas se volvieran más prósperas o cayeran en detrimento de otras recién fundadas por el paso del ferrocarril. Por otra parte, estos nuevos lugares alteraron los ritmos de vida al agregar un nuevo sistema de trabajo.

Estas transformaciones gestadas por el caballo de hierro fueron expresadas en elogios. Incluso la imponente locomotora era celebrada con palabras rimbombantes al relatarse su entrada como una máquina jadeante que se divisaba a su llegada, coronada por un penacho de humo flotante, provocando emociones al hacer sonar su silbato en aquellas campiñas dormidas, gesto respondido por el recibimiento de la música de viento, los gritos de la gente, y por si fuera poco, por el repique de las campanas de la iglesia.²⁴¹ La atmósfera idílica también implicó un triunfo moral para las personas en general, puesto que el transporte industrial se concebía como una expresión del trabajo, y éste era una cualidad atribuida a los pueblos, siendo esta la “levadura eucarística de todos los progresos”.²⁴² En este sentido

²⁴⁰ Cline, *op. cit.*, p. 187.

²⁴¹ *La inauguración del ferrocarril en Tzimin. Colección de los artículos publicados por la prensa y de los discursos de poesía leídos con motivo de la inauguración del ferrocarril en Tzimin; programa de los festejos organizados y crónica general de las fiestas.* Mérida, Yucatán: Imprenta de la empresa editorial católica, S. A., 1914. (Autor desconocido). p. 16.

²⁴² *ibíd.* pp. 26-27.

también podríamos decir que el ferrocarril marcó una coyuntura del pasado, su presente y su futuro, creando nuevas expectativas: “¡Guirnalda de bellas flores en este instante tan fausto le damos en holocausto de sus pasados dolores: hoy aquí sus vencedores ven un lazo en cada riel; y este pueblo heroico y fiel a quien sus destinos rige, votos de gracia dirige, y coronas de laurel!”.²⁴³ Este nuevo destino se proyectaba a hacer florecer de nuevo, como ave fénix, a poblaciones periféricas que habían sido afectadas con la guerra de castas, como: Chancente, Xcan, y Xmabén.

Entonces, lo que se observa, es que el arribo de la máquina de vapor cambió la percepción del tiempo y del espacio, marcando una ruptura entre lo viejo y lo nuevo, encaminando los discursos hacia lo que debía ser la modernidad, no sólo en la transportación, sino en la vida cotidiana al facilitar el acceso a productos que antes eran impensados por su lejanía, ya fueran provenientes de Europa o Estados Unidos: ropa, accesorios, entre otras cosas, para la élite, pero que marcaron un paradigma en la cotidianidad y que terminó por extenderse a la población. Igualmente, la nueva rotulación del paisaje, incluyó en el horizonte edificios y vías que cambiaron la dinámica social.

Por ejemplo, en la capital, la estación, que además fue el centro de operaciones de las compañías, cambió la dinámica de la gente hacia el sur del núcleo poblacional, quedando para esos momentos fuera de la ciudad. Además, el servicio prestado implicó la ocupación de personal administrativo, operarios, de mantenimiento, de patio, y bodegas. Estas alteraciones también se relacionaron con la traza urbana, o bien fuera de ella, expresándose en la adopción de las actividades cotidianas, pero también conllevaron la interiorización de la percepción de los nuevos sitios y desplazamientos, así como de las nuevas relaciones sociales que se fueron entretejiendo. Por lo que se conjugan dos rupturas de distinta presteza, una de corta duración y de mayor envergadura relacionada con la llegada del tren, y otra de mediano plazo y ligada a la asimilación de las personas a esas nuevas percepciones y apropiaciones.

Los cambios también resaltaron en la vida cotidiana de las haciendas. Las de mayores dimensiones lograron establecer pequeñas terminales dentro de sus propiedades, lo que significaba la presencia de una vía troncal. Mientras que haciendas de menor tamaño establecieron el sistema decauville para la transportación de las pencas de sisal y trabajadores a lo largo de los cultivos, el cual no era otra cosa que una plataforma tirada por caballos o

²⁴³ *ibíd.* p. 29.

mulas sobre vías móviles. Este sistema reconfiguró la responsabilidad de los peones al facilitar la transportación, pues de cargarlas los mismos trabajadores se pasó a colocar montones de cincuenta pencas para ser transportadas a las desfibradoras.²⁴⁴

Ahora, hablando del paisaje, se puede hacer referencia a las estaciones, en el entendido de que su construcción también fue una irrupción al horizonte y al lenguaje, debido a que por sí solas implican un cúmulo de interpretaciones, ya sean arquitectónicas, técnicas, de trabajo, sociales, del espacio, entre otras. Por ejemplo, en términos de construcción, pueden ser considerados mojones, es decir, puntos de referencia para los observadores, donde sus rasgos distintivos se ligan a la identidad de las estructuras.²⁴⁵ O bien, en términos espaciales las estaciones se convirtieron en nodos, es decir: “en puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que camina”.²⁴⁶ Sin embargo, al ser nodos, éstos conllevan automáticamente una carga simbólica, pues al volverse núcleos de convergencia se ligan a actividades cotidianas y no sólo a los intercambios económicos. Por ejemplo, las conversaciones fortuitas, la despedida o llegada de personas en los andenes, o bien, las festividades políticas que en ellas se llevaron a cabo. Dicho en otras palabras, las estaciones se volvieron espacios construidos, en torno a los cuales comenzó a girar la vida de las poblaciones, adquiriendo una relevancia similar a la de las plazas públicas, por lo que podemos afirmar que las estaciones pasaron de ser sólo espacios construidos a lugares de apropiación, de expresión del lenguaje, y en áreas inventados de expresiones habituales.

En este tenor, otro elemento que no debemos dejar pasar, es la identidad, pues es claro, como ya se señaló, que con la llegada del tren se forjó respecto a otras actividades económicas, fundamentándose en la división del trabajo. Esto en el entendido de que el reconocimiento se concibe como un conjunto de características homogéneas que comparte un grupo, asumidas desde la individualidad y expresadas en la colectividad. Sin embargo, éstas pasan por un proceso de construcción y reconocimiento, y podríamos decir, terminan por ser divulgadas, al darse a conocer dentro de un contexto regional, al grado de que esa identidad se termina por consolidar al desmarcarse de esos otros, es decir, de esos otros grupos, ya sean campesinas o comerciantes.

²⁴⁴ Sergio Quezada. *Breve historia de Yucatán*. México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, 2001. pp. 165-167.

²⁴⁵ Kevin Lynch. *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires, Argentina: ediciones infinito, 1966. p. 49.

²⁴⁶ *ibíd.*, p. 48.

La asimilación del argot también representa un espacio diferenciador, en consecuencia de disputa y apropiación, ya que como se ha señalado el tren trajo consigo una serie de conceptos para designar cada uno de los instrumentos utilizados en su industria. Sin embargo, hubo designaciones que fueron apropiadas y renombradas, tal fue el caso de las locomotoras, que para el caso de Tzimin recibieron el nombre maya de tzimín-kakes,²⁴⁷ cuyo significado es: caballo de fuego. O bien, pensemos en la arquitectura y materiales empleados para la construcción de estaciones periféricas, en este caso el aporte que se retomó de los mayas fue el diseño de sus casas de paja, o bien llamadas ta'anna en maya. En síntesis, las modificaciones que generó el tren imbrican campos variados, desde el patrimonial hasta el lenguaje.

Con respecto a los elementos señalados de infraestructura ferroviaria que llegaron a un determinado espacio del territorio peninsular y se conjugaron con elementos existentes, falta ampliar la explicación para responder cómo cambiaron la región. La discusión de la interrogante, pretende matizar esa idea de centralidad que han significado los ferrocarriles, es decir, los ferrocarriles han integrado los espacios y han generado centralidades sobre áreas metropolitanas.²⁴⁸ Situación observable en Yucatán y su capital, cuyo paralelismo de crecimiento se incrementó durante la segunda mitad del siglo XIX por diversos factores: la separación de Campeche, la creación del puerto de Progreso, y sin duda, de la producción henequenera. Sin embargo, la capital no fue punto exclusivo de crecimiento urbano o de dinámica comercial.

Asimismo la relación espacio-tiempo, es un binomio necesario cuando se trata del ferrocarril, toda vez que se expresa la reducción de la distancia calculada en tiempo, es decir, la localización de los espacios y los tiempos de traslado por los medios convencionales cambian con el tren, al registrarse una contracción del espacio a través del ahorro del tiempo.²⁴⁹ Por supuesto que de la mano del tiempo va la velocidad, por lo que a mayor velocidad menor tiempo de traslado, y en consecuencia, una reducción mayor del espacio. Esta idea, por supuesto con un planteamiento menos estricto, fue uno de los estandartes para la construcción de ferrocarriles en Yucatán. En el entendido de que en el discurso de la

²⁴⁷ *Inauguración del ferrocarril a Tzimin* [...], *Op. Cit.* p. 21.

²⁴⁸ Melecia Granero y María de las Nieves Rizzo. "El ferrocarril: integración regional y transporte sustentable", en *Arquitectura del sur*. 26. No. 34, 2008, pp. 54.

²⁴⁹ Javier Gutiérrez Puebla. "Redes, espacio y tiempo", en *Anales de geografía de la Universidad Complutense*. No. 18, 1998. pp. 65..

modernidad iba implícita la reducción de los tiempos de traslado en el espacio para la movilidad de personas y mercancías, lo que ayudaría a detonar la economía regional. Esta idea por supuesto sigue vigente con el pasar de los años. No obstante, las reflexiones teóricas sobre el espacio pueden ayudar a una mejor comprensión del fenómeno en sí, por supuesto acompañado de evidencia empírica.

En este sentido, una parte de los alcances se pueden medir en la creación de mercados, por la parte del consumo, desde la parte laboral, de capital y de conocimientos.²⁵⁰ En este tenor, una de los primeros puntos a discusión, es que la llegada del tren no genera un fenómeno uniforme, esto desde el punto de vista teórico, es decir, la construcción de infraestructura favorece a los grandes centros urbanos, no así a los pequeños núcleos, los cuales por el contrario, tienden a extender el espacio, en vez de contraerlo. Dicho en otras palabras, los puntos intermedios se vuelven lejanos.

Ahora, cómo el ferrocarril transformó la dinámica de Yucatán, toda vez que existe una afirmación puntual sobre los trastornos positivos que generó. En este caso habría que pensar el ferrocarril como el provocador del fenómeno sugerido por Hägerstrand,²⁵¹ aplicado a los individuos, es decir, si bien aceleró sus dinámicas de traslado al favorecer la facilidad de transportación y también de distancia, es cierto que sólo se ampliaron los límites de movilidad, puesto que no se debe dejar de lado el binomio residencia-base, donde bajo un modelo prismático, las personas tejen un rango de traslado, y el cual se modifica de acuerdo a los desplazamientos individuales. En este tenor, si bien se nota un aumento en la movilidad, este está compuesto por los límites de las personas. Al final, si bien existe una sombra de desplazamiento, ese espectro o prisma, que muchas veces se vuelve patrón, habría que pensar que se modifica por los comportamientos individuales. Bien, aunque este modelo es difícil de aplicar matemáticamente, permite generar un imaginario de la movilidad, y tomar consideraciones.

En suma, Yucatán ha sido para los estudiosos un prisma de análisis, aunque desde el punto de vista del espacio eso ha significado una omisión, o bien, una multiplicidad de referencias que han dibujado regiones a partir de rasgos específicos, pero que en una

²⁵⁰ *ibíd.*, p. 68.

²⁵¹ Torsten Hägerstrand. “¿Qué hay acerca de las personas en la ciencia regional?”, en *Serie geográfica. Geografías personales*. Universidad de Alcalá, pp. 98-100.

superposición resultan en espectros diferenciados, aunque enmarcados dentro del espacio fijado históricamente por la civilización y la barbarie. Sin embargo, dentro de esos análisis, y particularmente el de la época henequenera, la región se ha dado por sentada a través del sistema de plantación, pero se ha omitido que esa configuración espacial se fincó a través de la transportación. El tren no sólo aportó movilidad, también sumó toda una serie de expresiones que van desde la arquitectura hasta el lenguaje, volviéndose parte intrínseca del espacio y de la formación de la región a través del sistema ferroviario. Para observar con mayor precisión esa disrupción podemos revisar la atmósfera previa a la llegada del ferrocarril que se expone en el siguiente apartado.

Veredas, caminos y carreteras

Sergio Ortiz Hernán señala, en un acucioso estudio sobre los ferrocarriles en México, la importancia de los caminos para el desarrollo de las sociedades. Sin embargo, Kuntz menciona que la llegada del siglo XIX en México evidenció la falta de un sistema de comunicaciones efectivo. Los problemas que habían obstaculizado una red de caminos eficiente eran la difícil geografía, los elevados costos de mantenimiento, su destrucción en la independencia, la fragmentación política así como la inestabilidad habida a lo largo de ese siglo, y la existencia de aduanas interiores.²⁵² Esta tesis avalada por la historiografía,²⁵³ si bien explica las dificultades de la red de comunicaciones, debemos sugerir que los obstáculos no la inhibieron, sólo volvieron más caras las inversiones, pero no impidieron su construcción ni su funcionalidad. No obstante, esta visión sobre la precaria red de comunicaciones, parece estar sobredimensionada, quizá por formar parte de análisis de empresas de gran calado, como el Ferrocarril Central. Por lo que es importante matizar y repensar el fenómeno para estudios de caso más acotados, como el caso yucateco. Al parecer las conexiones, a pesar de sus complicaciones, fueron efectivas desde tiempos anteriores al tren, y complementarios a su llegada. En este sentido, la relación veredas, caminos, y carreteras-ferrocarril fue efectiva. Por lo que el espacio peninsular puede ser un excelente caso de análisis para observar la correlación.

²⁵² Kuntz. *La expansión ferroviaria en América Latina*. 2015, p. 64-65.

²⁵³ La reproducción de la tesis general, sobre las deficientes comunicaciones, también ha sido utilizada para otras latitudes, como ha sido el caso español. Véase Antonio Gómez Mendoza. *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*. España, Alianza Universidad, 1982. p. 21. Gómez replica la idea sobre las deficientes comunicaciones y el problema geográfico. Quizá habría que considerar la naturalidad de la tesis, toda vez que deriva de la irrupción de una innovación tecnológica en el rubro del transporte, es decir, la constante innovación siempre va a evidenciar deficiencias previas.

Probablemente la idea de la deficiencia también tiene su origen en el imaginario de condiciones óptimas. Apuntalando este argumento contamos con ejemplos externos que permiten contrastar, como lo es el caso español, donde se ha enfatizado que previo a la llegada del tren, las condiciones de los caminos y carreteras eran deficientes. Sugiriendo en la reflexión sobre el funcionamiento de la dinámica de transporte, que si bien este podría tener características deficientes, siendo una de ellas su dinámica estacional, era “basto para atender las necesidades de una economía estancada”.²⁵⁴ En este tenor, la reflexión es llamativa porque permite cuestionar la idea de la eficiencia o de las condiciones óptimas en escenarios diferentes, es decir, debemos pensar que si bien las circunstancias pudieron ser deficientes para el caso yucateco, el escenario quizá no demandaba los grandes proyectos debido a las características de la economía peninsular. Aun cuando Mezeta en una visión de largo plazo sobre los caminos en Yucatán destaca una condición precaria de éstos, sobre todo en la parte norte, atribuyendo la situación al autoabastecimiento de la población, además de un desinterés virreinal. Sin embargo, la situación cambió con las reformas borbónicas y el libremercado, las cuales dieron apertura al comercio. No obstante, aun para el siglo XIX, señala el autor, los “caminos eran deficientes”, a pesar de los intentos de Lucas de Gálvez para construir caminos eficientes. La preocupación estuvo dirigida a resolver los problemas de abasto de mercancías a Mérida, aunque la situación no fue fácil para la arriería, y mucho menos para el uso de carretillas y carros de carga. A estas dificultades se agregan problemas como el de la primera década del siglo XIX, donde la epidemia de lobado generó daños importantes al ganado caballar, reduciendo a un tercio las 3,218 mulas existentes para el arreo.²⁵⁵ A ello hay que agregar el costo de mantenimiento de los caminos, los cuales señala el mismo Mezeta, enfrentó diversos problemas, pues a pesar de existir un peaje, hubo acusaciones hacia los arrieros de incumplir en el pago.²⁵⁶

Continuando con la evolución de la red de comunicaciones en Yucatán, Ortiz señala la existencia de una ruta novohispana de Bolonchenticul a Ciudad de las Flores, cuyo trazo surcaba la península yucateca y llegaba al Peten.²⁵⁷ La mención de esta línea tiene al parecer el propósito de resaltar una ruta central y de relevancia en las centurias anteriores, sin

²⁵⁴ *ibíd.*, p. 25.

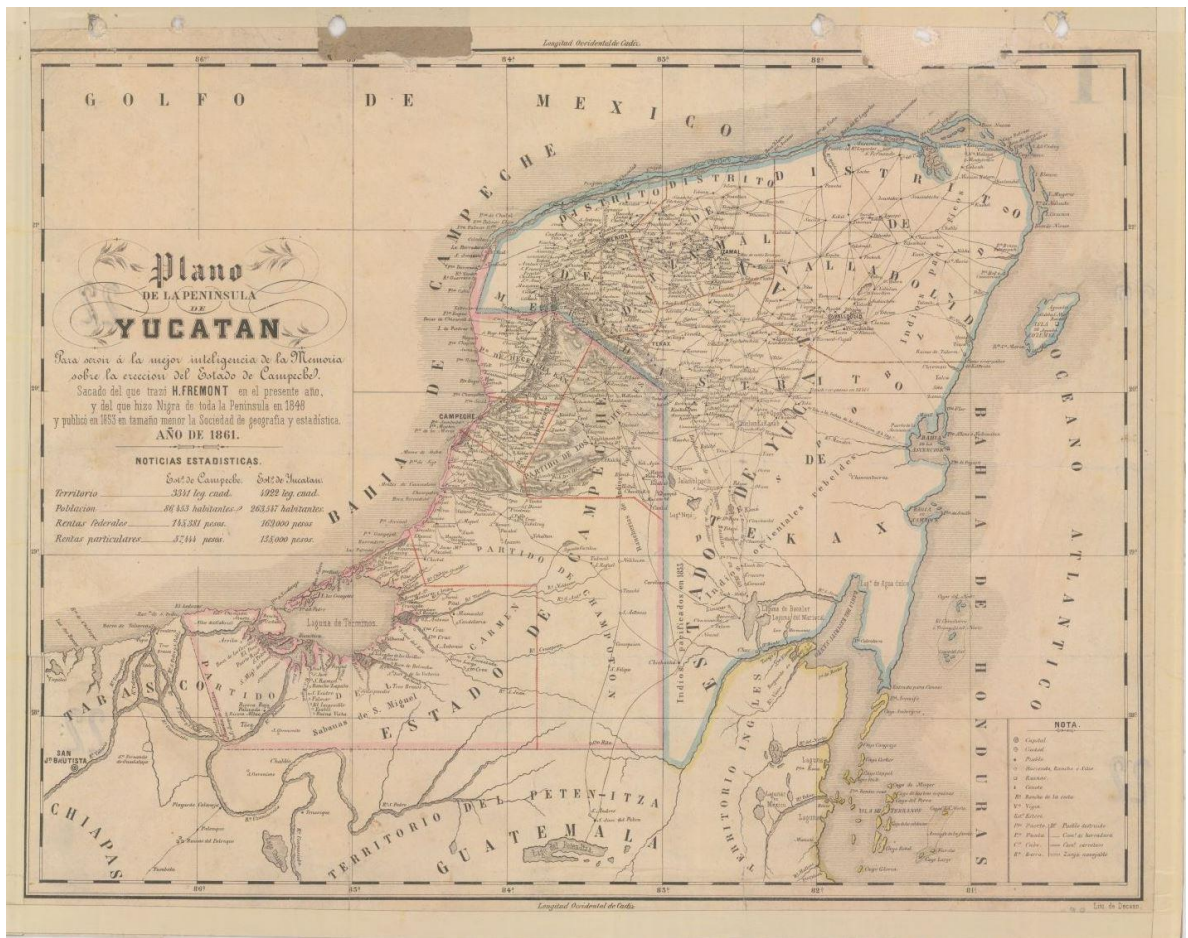
²⁵⁵ Luis Ángel Mezeta Canul. *El abastecimiento mercantil en la ciudad de Mérida, 1790-1850. Las redes marítimas mercantiles y las cadenas comerciales de tierra adentro a la capital Yucateca*. [Tesis para obtener el grado de maestro en Historia. CIESAS, 2014], pp. 177-182.

²⁵⁶ *ibíd.*, pp. 184-186.

²⁵⁷ Ortiz, *op. cit.* p. 41.

embargo, encubre lo que para el siglo XIX era una red extensa y compleja, comunicando no sólo a los principales centros de población sino a núcleos poblacionales de dimensiones menores. Por ejemplo, Wells, menciona que para 1848 Yucatán contaba con 18 caminos diferentes, aunque todos convergentes en Mérida.²⁵⁸ Particularmente, si se observa la cartografía realizada por H. Fremont (véase mapa 6), y a pesar de que se pueda discutir y cuestionar cuántos de ellos eran caminos principales y otros secundarios, así como sus condiciones, es innegable que mantuvieron una vasta red de comunicación. Esta densidad se observa en el tejido existente entre Mérida e Izamal, así como en Valladolid en una proporción menor al igual que en la zona de Peto. En cuanto a la parte más interior de la Península, los caminos son escasos en comparación con los puntos ya referidos, sin embargo, no eran inconexas. En consecuencia, cuando se observa la península a través de su red de comunicaciones sobresale una dinámica interna bien articulada, diluyendo la visión de la frontera de la civilización y la barbarie, o bien, de un espacio vacío en la zona sur del estado de Yucatán.

²⁵⁸ Wells, *op. cit.*, p. 166.



Mapa 6 Plano de la Península

Fuente: Plano de la Península de Yucatán. Fuente: Mapoteca Orozco y Berra. Península de Yucatán, s/a, Decaen, 1861, Escritura español. Serie Yucatán. Expediente Yucatán 1. Clasificación COYB.YUC.M48.V1.0022.

La preocupación por mantener caminos disponibles estuvo presente dentro de las prioridades. Así, por ejemplo, destaca la controversia suscitada en la última década del siglo XIX, cuando se manifestó que los elevados costos de mantenimiento dificultaban su funcionamiento. La preocupación para su manutención en Yucatán se observa en la crítica realizada a la ley federal del 27 de septiembre de 1890 desde el mismo estado, la cual abolía la obligación que todos los ciudadanos debían pagar para la reconstrucción de caminos.²⁵⁹ Esta norma federal complicaba los gastos de manutención, pues al quitar la obligación de los ciudadanos la responsabilidad quedaba sujeta al presupuesto estatal, por lo cual un grupo de interesados exigía al gobierno del estado actuar con firmeza para obligar a los habitantes a seguir con las contribuciones. En la visión local, la ley resultaría perjudicial al cambiar la

²⁵⁹ *Boletín de Estadística*. Órgano de la dirección general de este ramo en el Estado de Yucatán. 1 de mayo de 1896. p. 69.

normativa, por lo que consideraban que no se debía descuidar el tema de los caminos, por el contrario, apoyaban el argumento de utilizar los caminos de forma complementaria a las líneas ferroviarias, favoreciendo así no sólo la comunicación sino la interacción económica a través de un sistema complementario.

Esta disposición que fue reglamentada en la legislación se atenuó en el discurso. En su informe de 1892, Porfirio Díaz enfatizó que su gobierno había prestado atención a la apertura y conservación de carreteras, afianzando medios que proveerían a los ferrocarriles de los fletes, sin embargo, también señalaba que esto sólo se hizo en las medidas de las posibilidades y como lo permitió el erario.²⁶⁰ Dejando entrever que la tarea sólo se realizaba en la medida de las posibilidades, enfocándose además en carreteras y no en caminos, siendo estos sustanciales para complementar el tejido entero de la península. Es decir, la complementariedad entre los dos sistemas de comunicación se trató de llevar a cabo, sin embargo, las políticas públicas en cuanto a la apertura y cuidados, además de ser relegada a los estados, fue eclipsada por la naciente industria ferroviaria que mucho prometía. En este sentido, no es sorprendente que el estandarte expositor del informe de Díaz en 1892 fuera el avance de la construcción ferroviaria a través de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, creada el año anterior. Dependencia que no sólo apuntalaba el progreso nacional, sino que también redistribuía las actividades de las secretarías, pues su formación tuvo entre sus propósitos prestar más atención a la creación de ferrocarriles. Por supuesto, la exaltación de los logros ferroviarios se sustentaba en las concesiones federales que alcanzaban más de 10 mil kilómetros para ese momento, triunfo secundado por los 357 kilómetros de ferrocarriles urbanos creados, así como en los 185 kilómetros de caminos vecinales, y por supuesto las vías de Decauville. Tendido de hierro que además dejaba claro no sólo la importancia de la nueva tecnología sino de su penetración en sitios antes inaccesibles.²⁶¹

Por todo esto, observamos que en la península no hubo ausencia de un sistema de comunicaciones, por el contrario, ésta contaba con uno, extenso e interconectado que permitía la fluidez de los personas para sus desplazamientos así como de las dinámicas comerciales, a pesar de sus deficiencias. La presencia de esa red de caminos y veredas da cuenta de las relaciones sociales expresadas en el espacio, aunque la llegada del tren cambió

²⁶⁰ Informe del C. General Díaz. Acerca de los actos de administración en el periodo constitucional de 1° de Diciembre de 1888 a 30 de noviembre de 1892. Imprenta de F. Díaz de León Sucesores, S. A. p. 88.

²⁶¹ *ibíd.*, pp. 78, 82.

las formas de movilidad, al menos para las poblaciones que quedaron bajo su espectro, dando una resignificación al espacio al enmarcar la nueva movilidad a un sistema rígido y central. El impacto que éste generó se observa en las páginas siguientes, donde se analiza la movilidad propiciada por los ferrocarriles en Yucatán.

El Ferrocarril Mérida-Peto y el mercado del sur

Como se ha señalado, la vía de Mérida-Peto representa un caso particular por diversas situaciones, entre ellas destaca como la única vía dirigida al interior, fuera de la “región henequenera” y colindante con un espacio belicoso.²⁶² Por esta situación se postuló como una obra necesaria para la estabilidad del Estado federal y local, no sólo en el ámbito político y social, sino también económico. Aunque como proyecto diferenciado en la génesis ferroviaria de Yucatán formó parte de la estructura ferroviaria general en el estado. Ésta se trazó y en su ruta se localizaban veintinueve haciendas, seis pueblos, dos fincas, tres ranchos, y una ciudad.²⁶³ Es preciso señalar, que la vía de Peto, fue el único proyecto que por medio de varias solicitudes trató de extender su vía más allá de las fronteras políticas estatales, sin embargo, no logró hacerlo. Estas limitaciones repercutieron en el impacto del proyecto ferroviario, confinando los trazos ferroviarios al espacio estatal y no necesariamente como un proyecto peninsular.

En el caso particular del Mérida-Peto, su información sobre la transportación no comienza en el año de la concesión, sino años después, debido a que las rutas de construcción

²⁶² En el análisis de esta ruta, no se toma en cuenta la sección de Mérida-Sotuta perteneciente a la misma compañía, debió a que esta se inauguró hasta 1902, y su trazo además de ser mucho más cortó, fue cercano a la ruta de Valladolid.

²⁶³ Los lugares por los que pasó la vía del Mérida-Peto fueron las siguientes: Hacienda San Diego Azcorra, H. San Antonio, H. Xelpac, pueblo de Kanasin, H. San Miguel, H. Santa Rita, H. Teuitz, H. Tepich, H. Petectunich, H. Xocmuc, H. Yaxcopoil, H. Santa Rita, H. Lepán, H. Uyalceh, H. Xcanchakan, H. Hunabchen, H. Santa Cruz, H. Balamchechen, H. Luma, H. Xtuk, H. Balantunil, H. San Enrique, H. Xocneceh, Pueblo de Yotholim, H. San Marcos, Pueblo Oxkutzcab, finca Techoh, Finca San Anselmo, Pueblo de Akil, Rancho San Rafael, Rancho San Antonio, Rancho San Pedro, Ciudad de Tekax, H. Santa María, H. Xkanlol, H. San Antonio, H. Gaxaytuk, H. Thul, H. San José, pueblo de Tzucacab. En el ramal de la compañía de Acanceh a Sotuta: H. Sacchich, finca Saccatzim, finca Santa Rosa, finca Yakukul, pueblo de Seye, finca San Cristobal, , H. Xuku, H. Buenavista, H. Tixcacal, H. Yunchen, H. San Juan. La ruta que fue siguiendo el ferrocarril hacia Peto deja ver que en su parte primera de norte a sur ocupó en su mayoría haciendas, es decir, propiedades con una administración más estructurada al igual que su actividad económica. Mientras que en una segunda parte, en la más encaminada al sur, siguen apareciendo haciendas aunque combinadas con ranchos y fincas. En el caso de los pueblos, aparecen en el recorrido, y por supuesto, varios de ellos son sedes de estaciones. Por lo que se puede decir, al menos en el panorama del tren, que hubo una coexistencia de propiedades y pueblos, aunque en menor medida, pero que de norte a sur se fue degradando, es decir, en la parte más cercana a la capital las propiedades fueron más robustas, mientras que en la parte final a Peto, las propiedades se difuminaban. Incluso la denominación de los espacios a través de categorías de ciudad o villa dejan observar esa difuminación.

tenían que ser aprobadas para después ejecutarse las obras, mismas que a su vez debían ser aceptadas por la Secretaría respectiva, tal como se estipulaba en la concesión de 1878. Es por eso que hasta octubre de 1881, año en que la vía llegó a Acanceh con 25 kilómetros construidos, se comenzó la explotación de la vía.²⁶⁴ Siendo esta fecha cuando las locomotoras de la fábrica norteamericana de Filadelfia: Baldwin Locomotive Works comenzaron a formar parte del paisaje dirigido hacia el sur. No obstante, desde el punto de vista empresarial, las operaciones no cubrían los gastos de inversión ni de explotación, argumentando que los pueblos por los que se atravesaba no cumplían con las suficientes mercancías ni pasajeros para su transportación. La situación cambió para 1884, el escenario se revirtió y la empresa comenzó a generar ingresos, sin embargo, la compañía matizaba el discurso y sugería que el verdadero beneficio no sólo para la empresa sino para el estado y la nación se vería reflejado cuando la vía llegara a Ticul, y particularmente a la Villa de Peto, donde se abriría la posibilidad de encontrar y explotar productos que podrían ser canalizados al mercado exterior. Empero, ya desde los primeros años de operación, el discurso sugería que la incipiente dinámica de transportación comenzaba a cambiar las formas de movilidad terrestre para los productos y las personas. Es decir, se comenzaban a modificar las formas de movilidad.

Lo cierto es que la información sobre la movilidad es incipiente. Para 1881 el movimiento de las mercancías se explica de Mérida hacia las dos estaciones existentes hasta ese momento: Kanasin y Acanceh, y viceversa.²⁶⁵ En este tenor, en la ruta de Mérida a Kanasin se transportaron 517 sacos de frutas. Mientras que en la de Mérida hacia Acanceh se trasladaron: 544 cargas de madera, 16, 898 arrobas de henequén, 354 sacos de frutas, 183 cargas de maíz, 52 quintales de manteca, 63 sacos de carbón, 75 bultos de madera de construcción, 9 bultos de maquinaria, 5 cerdos, 4 cabezas de ganado y 75 bultos surtidos, además de movilizarse a 22 mil 850 pasajeros. Como se observa, el producto predominante comenzaba a ser el henequén, cuya contabilidad en toneladas fue de 777, aunque también compartió tráfico con otros insumos y sobre todo pasajeros.²⁶⁶ La prevalencia de dicho

²⁶⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/250-1, f. 9.

²⁶⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/252/1. La información de 1881 no es coincidente con otros informes, al no concordar con otros informes, los cuales sostienen que la compañía no operó en ese año debido a que la vía no se había autorizado y el material rodante proveniente de Estados Unidos aún no había llegado a Yucatán. Sin embargo, la información referida sobre la transportación se coloca como resultado del citado año, a partir de mayo.

²⁶⁶ El Diccionario del Español de México menciona que “una arroba equivale comúnmente a la cuarta parte de un quintal (es decir, a 25 libras de 460 g. que son 11.50 kg.) pero que varía según las regiones y materias que

producto en la transportación deriva quizá de la aún cercanía para ese momento con la capital, es decir, de la zona henequenera, por lo que el flete mayoritario de sisal no es sorprendente.

El problema de 1881 es que no se establece la dirección de la transportación, como sí lo fue para 1882. Para este último año el flete se etiquetó de formas diversas: sacos, cabezas de ganado, bultos, arrobas y cargas, por lo que la forma de observar el movimiento es a través de los ingresos en moneda que se tuvieron por el flete en general. En este caso, la ruta de Mérida y Kanasin registró un ingreso de 15 pesos, mientras que de Mérida a Acanceh la cifra obtenida fue de 933 pesos. En el movimiento inverso, es decir, de las estaciones a la capital, Kanasin no reportó fletes, mientras que de Acanceh a Mérida se contabilizó un ingreso de 1,946 pesos. Esta situación explica que el movimiento de salida de mercancías fue mayor que el de entrada, aunque, al igual que el año anterior, el henequén fue el producto de mayor volumen, pero eso no significó que no se transportaran otros insumos. El inconveniente es que no son simétricos los productos de entrada y salida. Sin embargo, si no se contabiliza el ingreso por henequén, y si se contabilizan los ingresos de los otros insumos se observan cantidades similares, correspondiendo para la entrada de productos a 948 pesos, mientras que el ingreso por salida fue de 998. Recordemos que éstos corresponden a: maderas, muebles, comestibles, cereales, maquinarias, ganado, entre otros.²⁶⁷ Para este momento, en contraste con el año anterior, resalta la temprana creación de espacios intermedios, siendo en este caso Kanasin al registrar baja movilidad.

La información se retoma para 1884, siendo el dato con mayor detalle el del pasaje. Mérida movilizó a cerca de 10 mil pasajeros, mientras que en Kanasin se registraron 41 mil 500 pasajeros. Acanceh registró sólo la mitad que Kanasin, y Ticul apenas llegó a 1,250 pasajes. Los fletes para este año ya se contabilizan en toneladas, alcanzando las 11 mil. Pero, existe el inconveniente de seguirle la pista por estación y dirección. Por lo que queda entre interrogantes el rol que pudo desempeñar el tren ante la plaga de langosta. Fenómeno que por cierto jugó en dos sentidos. Por un lado, representó un obstáculo para el avance de los trabajos de construcción al generar un escenario de crisis en el estado. Por otra parte, ofertó una alternativa a la empresa, que años anteriores había tenido complicaciones por la pandemia de

se pesen.” Para el caso de Yucatán tome como referencia el caso de Campeche, donde la medida se utilizaba para pesar henequén, siendo la equivalencia de 1 arroba igual a 46 kg. En todo caso, si se toma la medida estándar de 11 kg., por arroba, la conversión arrojaría 185 toneladas de henequén transportadas ese año. Véase el (DEM) <http://dem.colmex.mx>, El Colegio de México, A. C., [1 de abril de 2022].

²⁶⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/254-1, ff. 5-5b.

la viruela, al facilitar la mano de obra indígena que había padecido la destrucción de las sembreras. Lo complicado es saber, en qué porcentaje el problema de la langosta propició la importación de productos que sustituyeran la producción perdida en la zona.

Los datos para el siguiente año, 1885, no son claros, lo que si se observa es que la movilidad de pasajeros fue de 64,118, cantidad que generó un ingreso de 16,795 pesos. En el caso de la carga, se movieron 16,919 toneladas, con un importe de 20,222 pesos, estando en funcionamiento el tramo de Mérida a Kanchakan. Aunque el punto de mayor dinamismo en la movilidad fue, para el caso de las mercancías, Ananceh y Tecoh, seguidas por Lepad, siendo las cifras correspondientes de 8,927 toneladas para la primera, 6,647 para la segunda, y 1,145 para la última. En el caso de los pasajes, los espacios de mayor dinamismo fueron Acanceh con 23,310, secundado de 20,038 pasajes de Tecoh, mientras que la ruta de Mérida y Kanasin apenas contabilizó 7,521.²⁶⁸ Como se observa, para los espacios señalados, la movilidad a través del ferrocarril comenzaba a tener números de consideración, esto a pesar de que no se puede sugerir en qué dirección corría el tráfico de mercancías y pasajeros. Por supuesto que el producto que mayor movilidad tuvo para ese año fue el del henequén.

Para el año siguiente, 1886, la ruta ya se había extendido hasta Hunabchen, transportando a través de ella 17 mil toneladas con un importe de 21,710 pesos. La construcción progresiva de la vía al parecer abrió un panorama de optimismo para el año siguiente, 1887, señalando que si bien la vía estaba de forma improvisada en la Hacienda de Hunabchen, los beneficios de la transportación ya se hacían sentir no sólo en favor de la hacienda, sino también hacia las “poblaciones comarcanas”.²⁶⁹ Aunque el punto de coyuntura se encontraba en Ticul, siendo este espacio la llave que permitiría el acceso a poblaciones de la sierra alta, donde las actividades de agricultura y comercio pasarían a formar parte dinámica de las actividades, ahora provocadas con el ferrocarril. Esta visión, no pocas veces se hizo explícita con un tono de discurso enfático, aunque entendible debido al contexto del progreso y donde manifestar el impacto que generaría la vía era fundamental. Lo cierto es que ya se enumeraban posibles productos que serían canalizados al mercado externo: maderas preciosas, tintóreas como el palo de Campeche.

²⁶⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, ff. 2-3.

²⁶⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1. Ff. 11-11b.

En este año, 1887, los datos de la transportación arrojaban la movilidad en la ruta de 62,673 pasajeros, por cuyo concepto se obtuvieron 15,493 pesos. En el caso de las mercancías se transportaron 15,823 toneladas por un monto de 26,619 pesos. No obstante, para este año ya se describe movilidad interna entre las estaciones. Siendo los puntos de mayor transportación: Mérida-Acanceh con 4,199 toneladas, seguido del tramo Mérida-Hunabchen con una movilidad de 4,021 toneladas. En tercer lugar se ubica la ruta Mérida-Tecoh con 2,571 toneladas, y en cuarto lugar Lepad con 2,421 toneladas. Si se observa, la afluencia de tráfico no específica la dirección a la cual se canalizaron los productos, pero si se observa que el mayor volumen de movilidad es de larga distancia, teniendo como punto de partida o llegada la ciudad de Mérida, es decir, la estación central. A partir de este punto se hace una distribución o cooptación de los productos de una forma radial, donde al parecer la estación con menor volumen de transportación fue Kanasin, siendo la estación más inmediata a la de Mérida. En las 6 estaciones consecutivas, los volúmenes de transportación son considerables, con excepción de Xcanchakan, siendo el mínimo de transportación de 2,421 toneladas y el máximo de 4,199. No obstante, la movilidad se comenzó a registrar entre estaciones, es decir, evidenciando que los productos no sólo se canalizaron o distribuyeron desde la capital, sino que existieron conexiones internas, siendo para este año la de mayor movilidad la estación de Acanceh.

La misma empresa señalaba para ese año los efectos que generaba el medio de transporte: “Es indudable que las vías ferrocarrileras son las que dan impulso al comercio y a la agricultura, porque facilitan el tráfico y ponen relación inmediata a unos pueblos con otros”.²⁷⁰ Como consecuencia de esta interacción, los beneficiados eran los hacendados, “propietarios y capitalistas” de los lugares que se veían favorecidos, pero también las clases “pobres y desvalidas”.²⁷¹ El argumento deriva de una visión sustentada en la facilidad para la transportación, pero también cómo efecto de las bondades que brindaba el medio de transporte y que tanto se había mencionado en el discurso: la modernidad y la pacificación del espacio, lo que se traducía en la instauración de la paz y la certeza de la propiedad privada. Bajo esta premisa de los efectos, se comenzaba a dibujar la cohesión del espacio a través de la movilidad, aunque quizá no definida ni consciente, pero si relacionada por su dirección al sur y bajo el trazo de construcción de las vías. Misma región que desde la visión de la

²⁷⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 14.

²⁷¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 14.

empresa, resultaba ser la más importante en contraposición a los demás proyectos de la entidad.²⁷² Eso explica que si bien el volumen de transportación se centró en el henequén, también se comercializaron: maíz, frijol, azúcar, panela, aguardiente, ganado vacuno, caballar, de lana, cerdos, cueros curtidos y a pelo, todo como producto nacional. Mientras que como productos extranjeros se movilizaron lencerías, comestibles, abarrotes, maquinarias, ladrillos, maderas de construcción, petróleo, vinos, maíz, y artículos de ferretería y mercería.²⁷³ El problema es que para este año, 1887, no se puede saber qué porcentaje de mercancías iba dirigido al mercado interno y que parte al mercado externo. De los datos recabados para este año, sólo se conoce que las pacas de henequén y cueros al pelo estuvieron destinados al exterior, sin embargo, es sabido que también se extrajeron maderas preciosas y tintóreas, las cuales es probable que se hayan dirigido al mismo sector, como después fue confirmado en 1890.

Lo que sí se sabe de 1891 a 1900 es que las mercancías se diferenciaron en nacionales y extranjeras, evidenciando dos situaciones. La primera, es que la movilidad interna estuvo dominada por los productos nacionales, los cuales cabe recordar se componían por los del estado y los provenientes de otras partes del país. Y la segunda, es que la comercialización con los productos nacionales mantuvo una tendencia creciente, mientras que con los productos extranjeros, las cifras mantuvieron una regularidad de 1892 a 1896, para crecer exponencialmente después de 1897, aunque, a pesar de su incremento los números no alcanzaron a igualar a los productos nacionales. Véase la tabla 5. En cuanto a los kilos o toneladas de cada producto transportado se carece de cifras, por ejemplo, de 1893 a 1900 los criterios de cuantificación se limitan a: mayor tráfico y poco tráfico. Por supuesto que estos criterios cualitativos se aplicaron a las mercancías nacionales y extranjeras. Bajo esta distribución el total de los productos extranjeros se calificó con la etiqueta de poco tráfico, siendo su total de 20. Mientras que de los productos nacionales, 20 se clasificaron como de mayor tráfico y 20 de menor tráfico.²⁷⁴ Por su puesto que con el paso de los años a las

²⁷² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 14.

²⁷³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/261-1, f. 13.

²⁷⁴ Los productos nacionales y de mayor transportación fueron: madera, aguardientes y licores, animales vivos, henequén, azúcar, panela, hielo artificial y maíz. Mientras que en el segundo rubro, aún de nacionales, de menor tráfico fueron: maderas y materiales de construcción, petróleo y grasas, carruajes, explosivos, cereales, pieles, frutas, semillas, alfarería, pastura verde o seca, manufacturas de henequén, manteca, frijol, muebles, dulces, aves de corral, cal, anís en grano, harina, miel y carruajes. Para los productos extranjeros encontramos: maquinaria en general, maderas de construcción, tejas de fierro y lamina, aceites, grasas, manteca, lencería,

categorías de nacionales o extranjeros se sumaron otros productos, al igual que algunos desaparecieron, incluso cambiaron de etiqueta, de mayor tráfico a poco tráfico, o a la inversa. Sin embargo, la tabla presentada da una visión de los años en cuestión.

Tabla 5. Mercancías en toneladas del Ferrocarril Mérida-Peto, 1891 a 1900

Año	Nacionales	Extranjeras	Ingreso en pesos \$
1891	24,988	5,118	85,485
1892	26,137	2,129	118,214
1900	26,260	3,764	69,390
1893	34,053	2,149	124,616
1894	30,077	2,183	121,547
1895	35,635	2,218	115,444
1896	41,823	5,190	136,55
1897	38,042	13,145	184,242
1898	46,119	17,425	187,501
1899	37,098	15,254	183,879
1900	45,034	36,368	188,256

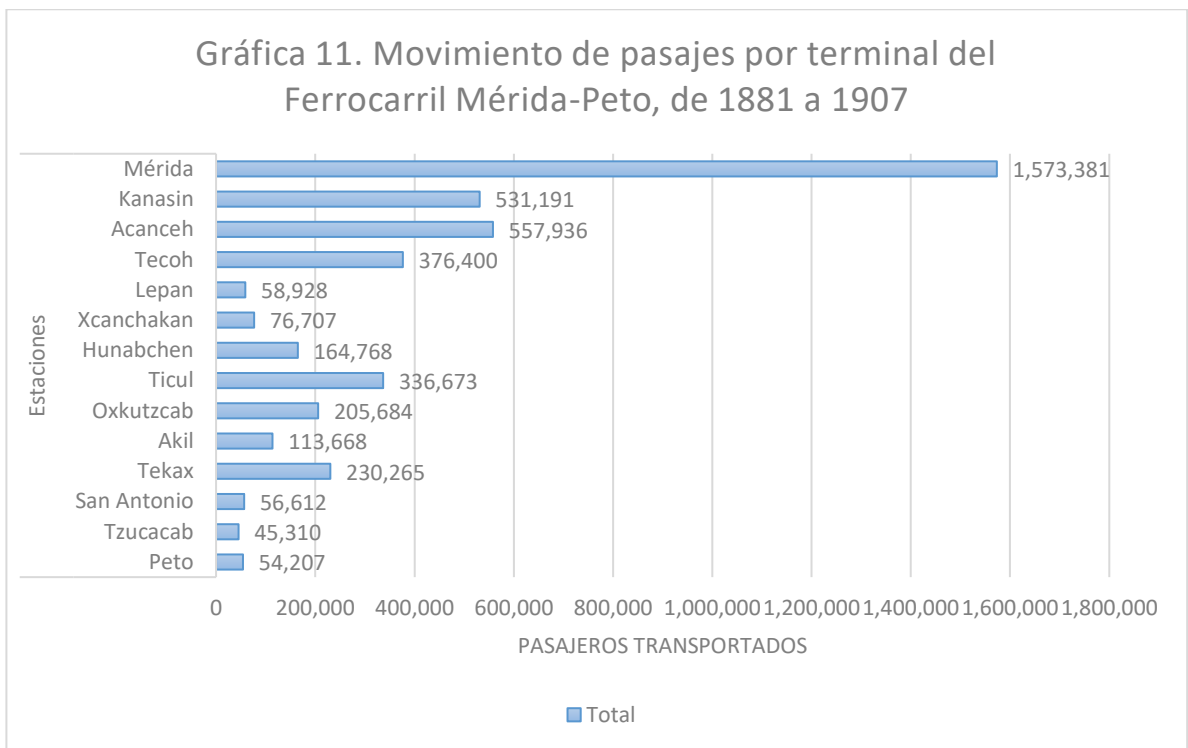
Tabla 5 Mercancías en toneladas del Ferrocarril Mérida-Peto, 1891 a 1900

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes anuales.

Continuar la revisión de cada uno de los años sería una tarea soporífera. En este sentido, una visión más detallada y de largo plazo que explica la movilidad en la zona sur es la del pasaje. Véase la gráfica 11. Si bien ésta no manifiesta el flujo comercial, y en consecuencia parte de la dinámica del mercado, sí refleja una dinámica de desplazamiento. Los resultados de largo plazo, establecidos por los primeros años de operación de la empresa y el año previo a su adhesión a FUY, dejan ver una movilidad jerarquizada, donde el punto de movilidad de mayor afluencia fue Mérida, con más de 1.5 millones de personas concentradas. A partir de este punto se observa una movilidad irregular, es decir, de la estación de Kanasin a Peto los números no representan necesariamente un descenso escalonado. Por el contrario, las 3 estaciones subsecuentes tienen números de consideración, mientras que la estación de Lepán sólo alcanzó una cifra de movilidad de 58 mil pasajeros transportados, número que alcanza un repunte en la estación de Ticul, la cual logró una movilidad de 336 mil pasajeros. En seguida, se puede notar que hay un descenso hasta la estación de Akil, logrando una recuperación en la estación de Tekax con un pasaje superior

comestibles, vinos y licores, explosivos, drogas medicinales, pinturas, ferretería y papelería, petróleo, herramientas, barnices, libros, harina, clavazón, y mercería.

a los 230 mil. A partir de ésta sobresale que en las últimas tres estaciones de la ruta hubo números bastante sobrios si se le compara con las otras terminales. Sin embargo, para ser justos, hay que apuntar que las estaciones no son necesariamente comparables, debido a que sus fechas de construcción y puesta en operación se hicieron a diferentes ritmos. Por ejemplo, la ruta de Mérida-Acanceh, que fue el primer tramo que se puso en explotación, comenzó sus operaciones en 1881, mientras que la explotación a la Villa de Peto sólo se logró hasta 1900, habiendo una diferencia de 19 años. Al final, lo que si se logra observar, es que desde la transportación de pasajeros, si se puede identificar espacios-terminal más dinámicos que otros.

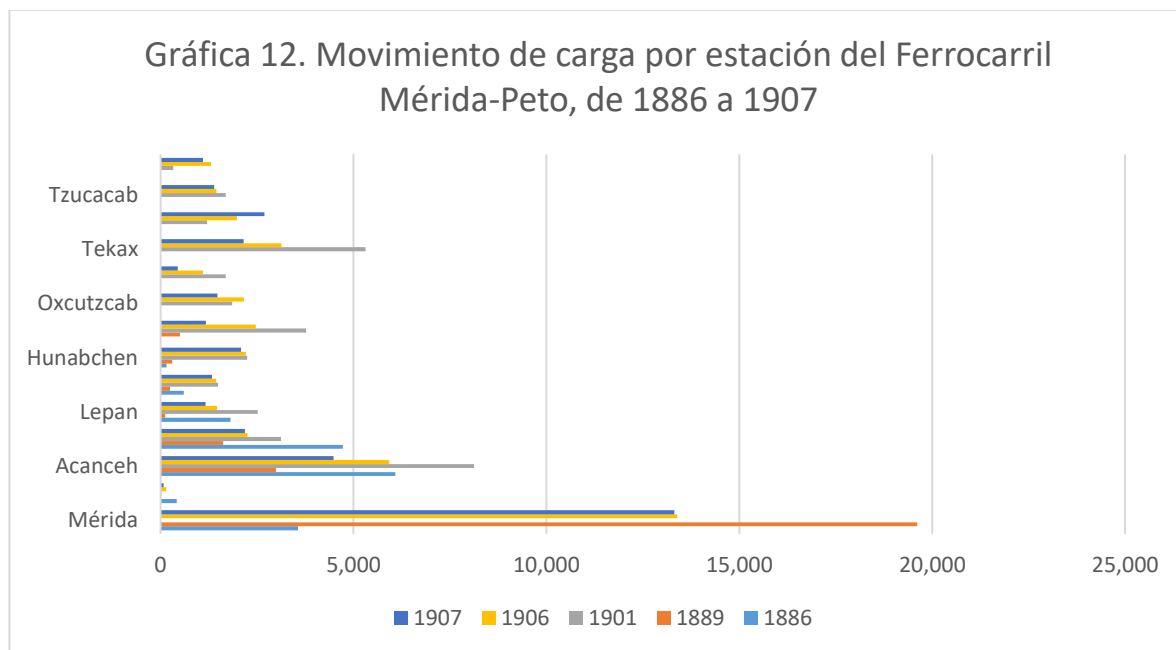


Gráfica 11 Movimiento de pasajes por terminal del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1881 a 1907

Fuente: Gráfica de elaboración propia a partir de los informes anuales de la Compañía Ferrocarril Mérida-Peto.

Avanzando en nuestro razonamiento, si se observa la movilidad de la carga transportada por estación, se identifica una situación similar. Véase la gráfica 12. La elaboración se realizó a partir de las fuentes disponibles, pues como ya se ha mencionado, no existe una homogeneidad de los informes anuales. Sin embargo, y a pesar de que sólo se retomaron cinco años, éstos son representativos debido a que exponen los primeros años de la empresa, el cambio de siglo, y el año previo a su venta. Una de las primeras cosas que se puede notar, es que Mérida es el punto de movilidad más importante, no obstante, es preciso

señalar que es la puerta de entrada de la compañía, es decir, fungió como receptor y emisor de la carga, no sólo de toda su ruta, sino también de la proveniente de otros puntos, por ejemplo: Progreso. En segundo lugar, no se debe perder de vista, que la transportación no puede ser comparable, debido a que la explotación se realizó gradualmente, por lo que los números de los primeros años son menores en comparación con los del último año. En tercer y último lugar, si se deja de lado Mérida, se observa al igual que con el pasaje, un espacio dinámico pero diferenciado.



Gráfica 12 Movimiento de carga por estación del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1886 a 1907
 Fuente: Gráfica de elaboración propia a partir de los informes anuales de la Compañía Ferrocarril Mérida-Peto.

Un par de preguntas obligadas son, qué tanto del flete estuvo dirigido hacia fuera y qué porcentaje se dirigió hacia el interior, y cómo la mercancía se distribuyó por estación. Lamentablemente la información es escasa para dar contestación contundente, aunque ello no impide señalar que el ferrocarril generó una reconfiguración espacial, como se ha venido refiriendo, a través de las rutas fijadas, por las cuales transitó la dinámica comercial que cobró auge a raíz del mismo tren y sus estaciones, y aunque la producción de la vía al sur fue diferenciada, la evidencia sugiere que ésta fue abastecedora de insumos para Yucatán con productos agrícolas. Particularmente, el año de 1901 es ilustrativo para conjeturar los volúmenes de circulación interna y externa, permitiendo clarificar el reacomodo del espacio, sobre todo si tomamos en cuenta que el crecimiento de los volúmenes de transportación fue sostenida para esta empresa, por lo que el año señalado se vuelve importante en la

interpretación general, a pesar de la insuficiencia de datos que permitan rastrear su dirección exacta. Para el citado año, fue predominante la concentración de mercancías en Mérida desde las estaciones, mientras que la distribución desde Mérida, o incluso la dinámica entre estaciones, fue menor. En este sentido, el número de toneladas recaudadas en Mérida desde las estaciones fue de 23,635, mientras que desde Mérida hacía las estaciones se distribuyeron apenas 9,657 toneladas, es decir, un 150% más se dirigió hacia el exterior, al menos de la ruta. Por su puesto, parte considerable de ese volumen lo conformó el henequén, pues se llevaron a la capital 14,453 toneladas. Éste fue transportado desde los siguientes puntos: Acanceh con 6,384 toneladas; Tecoh, 1,530; Lepán 2,162; Xcanchakan 1,260; Hunabchen 1,449; y Ticul con 1,209. Las estaciones siguientes, Oxcutzcab, Akil, Tekax y San Antonio aportaron cantidades mínimas, no llegando a superar las 457 toneladas entre todas. Los últimos puntos de la vía: Tzucacab y Peto no aportaron una sola tonelada de fibra. En consecuencia, si no se toma en cuenta la fibra, se observa que la producción agrícola del interior y de otros insumos, alcanzó un aproximado de 9,182 toneladas que se concentraron en la capital, mientras que el producto entrante y distribuido en las estaciones fue apenas mayor con 475 toneladas más. Esto sugiere que la producción del interior fue competitiva, y muy probablemente fue para abastecer el mercado interno de Yucatán, pero también para el externo, con productos como el azúcar o las maderas, volviéndose la vía de Mérida a Peto un espacio productivo que poco tenía que ver ya con la guerra de castas, formándose más como un espacio productor.

Continuando con el análisis del mismo año, y afianzando el argumento, observamos otros rubros del total del tonelaje con porcentajes considerables, tal es el caso de los cereales, los cuales sumaron 3,552 toneladas desde las estaciones hacía Mérida, sumándose 2,129 más correspondientes a la producción azucarera. La diferencia con el tema del henequén, es que contrario a la producción de la fibra, las estaciones siguientes a Ticul, que era el punto medio de la vía, en dirección al sur, formaron parte de los puntos de producción, muestra de ello, es que las estaciones de Akil, Tekax, San Antonio, Tzucacab y Peto, aportaron 1,910 toneladas de azúcar, lo que equivalió aproximadamente al 90% de la producción anual, lo que significaría que los puntos ubicados más al sur abonaban al mercado, pero con una materia distinta. Claro que dentro de las últimas estaciones los porcentajes aportados no eran iguales. En el caso de los cereales el mayor aporte provino de Ticul, el punto medio de la vía, con un total de 1,576 toneladas, es decir, que la producción en la periferia del pueblo se concentraba

en los cereales, secundándole el henequén, y con números muy poco significativos seguía el azúcar. Sin embargo, las estaciones consecuentes al sur, de Oxcutzcab a Peto proporcionaron 1,830 toneladas de cereales, cada una con cantidades diferenciadas pero con carga para transportación, lo que significaba que la segunda parte de la vía recaudaba más cereales que las primeras estaciones, las cuales se centraban en la producción henequenera.

En la segunda parte de la vía, de Oxcutzcab a Peto, también se recaudaron 37 toneladas de Pieles, 648 toneladas de panela, 57 de maderas, 192 de frutas, 1,342 toneladas de aguardiente, y 356 toneladas de productos varios, así como otros géneros cuyo volumen fue mínimo, como el tabaco que fue transportado desde Peto, cuya cantidad sólo llegó a 674 kilos. Al final, lo que se puede observar, es que los espacios inmediatos a la capital se concentraron en la producción del henequén, sin embargo, pasando el punto medio de la vía, la concentración en otros productos es notoria, siendo los de mayor volumen: los cereales, el azúcar, la panela, el aguardiente, las frutas, y las maderas. Ahora, la cantidad entrante de mercancías también es complicada de contabilizar, sin embargo para el año que se analiza destacan entre los enseres: henequén, maquinaria, maderas y materiales de construcción, petróleo y grasas, explosivos, armamento militar, géneros, aguardientes, equipajes, carruajes, animales vivos, explosivos, cereales y frutas, abarrotos en general, y un concepto de varios. Es probable que la entrada de fibra se haya hecho en forma manufacturada, mientras que otros productos estuvieron relacionados con infraestructura, insumos para maquinaria, y armamento, este último probablemente para reforzar la pacificación de la zona. En términos numéricos, los abarrotos en general sumaron 3,576 toneladas, teniendo una distribución irregular a lo largo de la vía, debido a que Ticul fue el más beneficiado al recibir 755 toneladas, mientras que el punto extremo de la vía con Peto se benefició con 480. En los casos opuestos se pueden observar a San Antonio con 14 toneladas, Xcanchakan con 17, Lepad con 27, y Kanasin con 5. Al final, lo que se tiene es una distribución desigual de los productos, que si bien fue distinta con cada uno de ellos, la tendencia indica una jerarquización en la distribución.

Continuando con el análisis, la dinámica de mercancías se explica mejor para los últimos años de la compañía. A partir de 1900, los productos señalados para la transportación se dividen en: productos de selva, productos agrícolas, animales y sus productos, productos inorgánicos, y mercancías generales. La revisión de cada categoría permite una observación más detallada, pudiendo seguir la pista a los productos en cuanto a las toneladas

transportadas. Véase la gráfica 13, en donde se recogen los productos transportados de 1900 a 1907, y en el que las cantidades están expresadas en toneladas, las cuales sumaron 333 mil 820. En este periodo es claro que el principal producto de la ruta lo conformó el ramo de la fibra con un 37% del volumen total de la movilidad, por lo que el 63% restante fue la suma de una diversidad de productos derivados o distribuidos desde las estaciones. Como resultado, el producto dominante fue el henequén y algunos derivados, esto si se le compara con cualquier otro producto, siendo un ejemplo el maíz, cuyo volumen sólo alcanzó un 16% del total. Sin embargo, la fibra no fue el producto absoluto si se le compara con el volumen general, por lo que se observa que la transportación fue diversa. Ejemplo de esta situación fue el rubro de los abarrotes, el cual tuvo una movilidad del 9%, con una transportación de 29 mil, 473 toneladas de mercancías, seguido de productos diversos con un 7%, es decir, con una movilidad de 25 mil toneladas.²⁷⁵

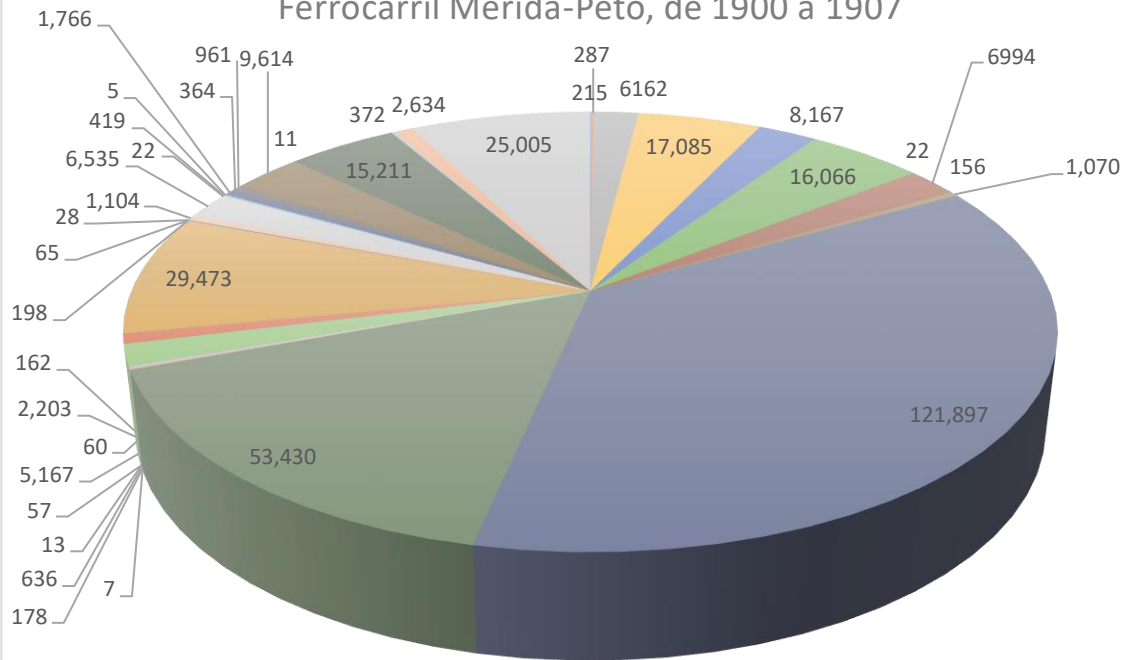
A la lista de productos transportados, se suma la de ganado. Los datos de este importante rubro se presentan en los informes de diferente forma, sin embargo, para 1902 y 1903 se observa una movilidad de 1,650 animales en pie. En el caso de los cerdos, para los mismos años se contabilizaron 920 animales. El ganado lanar, no tuvo una representación importante pues los informes sólo muestran la movilidad de 21 de ellos. Caso contrario con el ganado vacuno, pues de 1902 a 1904, se registró un total de 8,016 animales en pie, mientras que para los años subsecuentes: 1905, 1906 y 1907, se transportaron 5,094 toneladas de este ganado.²⁷⁶ La dirección hacia donde se transportaron no se identifica, pero se sugiere que parte del total fue de entrada, quizá para la satisfacción del mercado de la región con el ganado vacuno. En este sentido, la movilidad de animales vivos de 1889 a 1903 arroja una

²⁷⁵ El apartado de “diversos” se encuentra en cada uno de los años que se tomó en cuenta para la realización de la gráfica, sin embargo, en cada año se encontraba a su vez en cuatro rubros, siendo algunos de ellos: productos de selva, productos agrícolas, y mercancías en general. Por lo que para fines metodológicos y no presentar en la gráfica más de un apartado de “varios”, se sumaron los rubros de cada año, aunque ha sido difícil precisar que productos contenían. Otro punto importante de mencionar, es el de los productos que no entraron a la región, siendo estos: el algodón, arroz, cacao, café, cebada, pulque, trigo, material para asfalto, carbón de piedra y coque, materiales en barra o lingote, piedra mineral, sal, y material de equipo para ferrocarriles. Esto se puede concluir de los informes anuales, que si bien estaban estipulado, quizá sólo se debió a una formalidad fundada en la ley y la idea de un registro controlado de las estadísticas de las empresas, es decir, a través de la estandarización de los informes.

²⁷⁶ En el caso de los caballos y mulas la presentación en los informes es diferente para 1904, 1905 y 1906, pues se hace en kilos y no por animal en pie, sin embargo, para 1905 se transportaron 21 toneladas de caballos y mulas. En el caso de los cerdos ocurre el mismo problema, aunque este sólo para 1905, donde se transportaron 32 toneladas de cerdos, todos en pie. En el caso del ganado vacuno, el problema también existe para 1905, 1906, y 1907, donde no se especifica los animales en pie, sólo en toneladas, correspondiendo 2,068 para el primer año señalado, 1,526 para el segundo, y 1,500 para el tercero. En consecuencia, no se pudo realizar la contabilidad total para el periodo comentado.

sumatoria de 22, 041 animales vivos y que fueron transportados por la vía, lo que da cuenta de la movilidad del sector, aunque esta no mantuvo el mismo nivel para todos los años, pues de 1889 a 1894 se mantuvo un promedio de 1,242 animales transportados por año, mientras que para los siguientes cinco años disminuyó la movilidad, llegando el promedio anual a 501 animales. Para los años siguientes hubo una recuperación, como se ha visto, aunque el punto más alto de la transportación ocurrió en 1902, cuando hubo un despunte con 4,927 animales en pie.

Gráfica 13. Movilidad de productos en toneladas del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1900 a 1907



- Carbón vegetal
- Madera
- Panela
- Chicle
- Harinas y productos molidos
- Ixtle, henequen y otros
- Semillas
- Pieles y cueros
- Manteca, sebo y grasas
- Arena, Cal, cemento
- Piedras de construcción, ladrillos
- Carros y otros vehiculos
- Drogas y productos quimicos
- Ferreteria, clavos
- Instrumentos de agricultura
- Maquinaria y efectos de hierro fundido
- Merceria, lenceria, calzado
- Papel
- Material de gobierno
- Diversos
- Leña
- Azucar
- Cereales
- Frutas y legumbres
- Heno y paja
- Maiz
- Tabaco
- Leche y sus derivados
- Maderas y materiales de construcción
- Petroleo y sus productos, aceites minerales
- Abarrotos
- Cristal, loza y artefactos de barro
- Explosivos
- Herramientas
- Carbón
- Jabon
- Muebles y menajes de casa
- Vinos y licores
- Material de la compañía

Gráfica 13 Movilidad de productos en toneladas del Ferrocarril Mérida-Peto, de 1900 a 1907
 Fuente: Gráfica de elaboración propia a partir de los informes anuales de la Compañía Ferrocarril Mérida-Peto.

Ferrocarril Mérida-Valladolid

La concesión para esta compañía se otorgó el 10 de diciembre de 1872 y fue celebrado entre Manuel Fernández, oficial mayor de la Secretaría de Fomento, y Francisco Cantón como solicitante. Las cláusulas iniciales señalaron que la ruta debía pasar por Tixkokob, Motul e Izamal, además de que se debían realizar los estudios correspondientes de la ruta a seguir, al mismo tiempo los trabajos de construcción debían de durar cuatro años, por lo que la obra debía ser finalizada para mediados de 1877, bajo el entendido de que la construcción debía comenzar seis meses después de emitida la concesión.²⁷⁷ Sin embargo, en cuanto al trazado de la vía se presentaron modificaciones de consideración, pues para 1880 se volvió a celebrar un contrato entre Francisco Cantón y el titular del ejecutivo, Manuel González, para la construcción de una vía que conectará los puntos iniciales: Mérida con Valladolid.

La diferencia sustancial entre estos dos contratos fueron las reformas a los puntos intermedios, pues el primero sugería el siguiente recorrido: Mérida, Tixkokob, Motul, Izamal y Valladolid. Mientras que el segundo modificaba el trazo: Mérida, Tixkokob, Motul, Temax, Izamal y Valladolid.²⁷⁸ Al final, este convenio fue importante en cuanto a la renovación de la concesión, pero no definitiva en cuanto a la traza, debido a que la ruta final dejó fuera de su recorrido a Izamal. El trayecto bajo este esquema quedaba condicionado a una conexión obligatoria con la capital, y en consecuencia, para la salida o entrada de pasajeros. Ante esta situación Francisco Cantón gestionó un nuevo contrato ante la Secretaría de Fomento para la construcción de un ferrocarril que partiera de Progreso y se enlazara con Conkal. El resultado fue que en junio de 1881 se le concedió la autorización de dicha ruta, y a su vez la conexión con la línea de Mérida-Valladolid, lo que significaba una ruta alterna de entrada y salida para la parte oriente del estado, pero también, para otras compañías que estaban dirigidas al interior, como era el caso de Peto.

Para 1885 y 1886 la vía hacia Valladolid comenzó a operar en dos direcciones: hacia el oriente del estado y hacia la parte norte, en la salida alterna al mar. Las rutas del proyecto dieron la denominación a la compañía: Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. Esta empresa formó parte importante del tendido ferroviario en el estado, sin embargo, ésta debe entenderse a través de características diferentes, sobre todo si se le

²⁷⁷ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 5, Exp. 26, ff. 26-32.

²⁷⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/37-1.

contrasta con el Mérida-Peto. En primer lugar, el espacio de construcción fue menos desafiante en cuanto al tema de la guerra de castas, de ahí que la ruta formará parte sustancial de la zona henequenera, aunque su expansión fue gradual. En segundo lugar, la vía tenía una salida al puerto a través del ramal de Conkal, situación que le otorgaba independencia de la compañía de Mérida-Progreso, y a la vez proporcionaba desahogo al tráfico interno. En tercer lugar, el proceso de construcción fue lento e inconcluso para 1902, año para el cual no había llegado a Valladolid, momento en que formó parte de la consolidación para dar origen a FUY.

A pesar de esta situación, el tramo pendiente no inhibió la movilidad de pasajeros y mercancías, por el contrario, el ritmo de transportación fue bastante dinámico en los kilómetros que se pusieron en explotación de forma escalonada. En este sentido, en 1885 se comenzó con la utilización de la vía Mérida a Tixkokob y el ramal a Izamal, siendo estas estaciones los puntos más lejanos para ese momento, mientras que para 1901 la vía había llegado al pueblo de Quintana Roo, ubicado entre Tukás y Dzitás. A lo largo de este periodo se registraron 13 estaciones, algunas fijas y otras temporales, a través de las cuales se hizo la transportación, ya fuera para pasajeros o mercancías, aunque cada una bajo sus propios ritmos y combinaciones de movilidad.

Para el primer caso, el de pasajeros, las 13 estaciones permitieron una combinación de 68 puntos de conexión, formando enlaces de comunicación, por ejemplo, Mérida-Cholul, Mérida-Conkal, y así sucesivamente con cada una de las estaciones, tejiendo una interacción compleja y diferenciada del uso del ferrocarril. El problema es que no se marca la dirección de los viajes, aunque sí se permite obtener los números de transportación de pasajeros para poder establecer las conexiones de mayor tráfico. La movilidad de todos los enlaces de 1885 a 1901 registró un total de 3 millones 418 mil 266 pasajeros. Empero, como se señaló, los puntos de conexión aportaron cantidades diferenciadas por dos motivos. El primero, a que la puesta en explotación de los kilómetros en operación se hizo de forma gradual. Y en segundo lugar, al grado de jerarquía del espacio, ya fuera por la influencia de la zona henequenera o por la presencia de poblaciones. En esta parte no se debe perder de vista que la venta de pasajes se realizó a través de tres clases: 1ra, 2da y 3ra clase, siendo la última la de mayor

volumen con un aproximado de 2 millones 100 mil pasajeros, mientras que la segunda clase apenas llegó a los 900 mil, y la primera clase sólo alcanzó los 281 mil pasajeros.²⁷⁹

Continuando, para 1885 sólo se explotaban las estaciones de Mérida, Cholul, Conkal y Tixkokob. Para el año siguiente, 1886, la vía se extendió y se comenzó a operar Chicxulub y Progreso, dando paso a la constitución de una ruta central no sólo para el estado, sino para la compañía. Dos años después se amplió el rumbo hacia el oriente, llegando la punta de la vía a Motul, y al año siguiente se tocó Pabiholchen, aunque ésta sólo fue un punto improvisado que sólo operó ese año, debido a que el objetivo era el espacio contiguo: Cansahcab, al cual arribó la empresa para 1890. La construcción de la vía tuvo un periodo de estancamiento de tres años, por lo que fue hasta 1893 que llegó a Cauaca, donde se detuvieron los trabajos de construcción hasta 1897 como consecuencia de la falta de fondos y el pago de las subvenciones. Por supuesto que Cauaca, al igual que Pabiholchen no fueron puntos definitivos de las rutas, sólo estaciones improvisadas que desaparecieron una vez que la empresa llegó a los espacios elegidos para las estaciones. Fue así como Cauaca quedó en el olvido para 1898 cuando la vía llegó a Temax, mientras que al paso de dos años, en 1900, la obra arribó a Tunkas, población que dejó en 1901 para que las vías entraran al pueblo de Quintana Roo, cuya ubicación se encuentra entre Tunkas y Dzitas.

De este proceso de construcción y en consecuencia de las combinaciones posibles se extraen algunas clasificaciones sobre la movilidad. La primera es que gran parte del tráfico de pasajeros se vinculó entre la capital y estaciones hacia dos direcciones: hacia el puerto y el oriente. En este sentido la conexión entre Mérida con Cholul, Conkal, Chicxulub y Progreso, así como la de Mérida a Tixkokob, Motul y Cansahcab, sumaron un aproximado de 2.7 millones de pasajeros transportados. Cifra a la que habría que sumar los 250 mil de la conexión intermedia de Chicxulub a Progreso, cuya suma dio una movilidad de 2.9 millones de pasajeros. Estos enlaces que en su mayoría conectaron con Mérida, y sorprendentemente la conexión con mayor movilidad fue la de Mérida-Conkal con 563 mil pasajes, seguido de Mérida-Chicxulub con 512 mil, y en tercer lugar Mérida-Progreso con 461 mil pasajeros. El

²⁷⁹ La suma de los pasajeros para todas las clases no incluye los años de 1893 y 1894 debido a que los informes sólo registraron el ingreso general y no desglosado por clase. Por lo que, en términos reales, la sumatoria fue mayor para todas. Para la tercera, fue probablemente de 2.4 millones, considerando que la movilidad promedio por año de la 3era clase fue de 131 mil. Para la segunda clase la suma quizá fue cercana al millón, tomando 55 mil pasajes promedios por año. Mientras que para la primera, la sumatoria pudo superar los 300 mil boletos, tomando como movilidad promedio los 17 mil pasajes.

contraste de estos números con los de mercancías deja ver que mientras el tonelaje de mercancías tuvo predominancia hacia el puerto, en el caso del pasaje ocupó el tercer lugar, siendo predominante la movilidad entre la capital y la parte oriente del estado, seguido por otros espacios de la misma dirección que alcanzaron las 6 cifras de movilidad, es decir, que se aportaron cantidades superior a los 100 mil pasajeros.

Entre las conexiones que arrojaron movilidad dentro de un intervalo de 83 mil y 10 mil pasajes estuvieron: Motul-Cansahcab, Tixkokob-Motul, Conkal-Progreso, Progreso-Motul, Mérida-Temax, Conkal-Tixkokob, Conkal-Motul, Mérida-Cansahcab, Mérida-Tunkas, Tixkokob-Progreso y Cansahcab-Temax. Los números de pasajes fueron de 83 mil, 73 mil, 53 mil, 44 mil, 27 mil, 21 mil, 20 mil, 19 mil, 18 mil, 13 mil, 13 mil, 12 mil, 12 mil, y 10 mil pasajeros respectivamente. Si se observa, se puede notar que el pasaje sufría una disminución considerable cuando no se partía de la capital o de Progreso, es decir, desde los espacios de conexión más importantes, teniendo un alcance hasta la parte media de la vía: Temax. Un siguiente rango de clasificación va de los 9 mil a los 1000 pasajeros, entrando en esta categoría 21 conexiones. La mayoría de estas interacciones se hicieron entre estaciones del interior. Por último, 25 conexiones se mantuvieron por debajo del rango de los 1000 pasajes.

En el caso del flete las conexiones fueron menores en comparación con las de pasajeros, llegando estas sólo a 49. De este número el movimiento también fue diferenciado (véase la tabla 6,) sobre todo para el caso de Mérida-Progreso, cuya conexión movilizó 473 mil 771 toneladas de productos totales del periodo, lo que significó un 63% de todo el tráfico de la compañía. Como se observa, este porcentaje abarca prácticamente de 1886 a 1900 y su incremento se fue dando gradualmente, siendo sus intervalos 15 mil y 42 mil toneladas para los años referidos, estableciéndose un promedio anual de poco más de 33 mil toneladas. Sin embargo, esta cifra sólo explica la movilidad de entrada y salida de la capital al puerto, además de ser de corta distancia, por lo que no se debe perder de vista que el producto transportado corresponde a la exportación e importación, pero no propiamente de la zona del oriente, sino de dos polos circunscritos: Mérida y Progreso. En este sentido, se observa que el 43% de la movilidad, las 252 mil toneladas restantes de la transportación del mismo periodo si correspondieron a la interacción entre estaciones dirigidas al oriente, por supuesto que se deben de considerar los años en que se pusieron en operación las terminales para entender las desproporciones entre los mismos espacios. Igualmente, se debe de tener en

cuenta que la movilidad se dio en ambos sentidos entre terminales, y no sólo se canalizó hacia el mercado externo, por lo que si bien hubo salida de producto, como lo fue el henequén, la llegada de mercancías también fue parte de la transportación, así como la movilidad de productos de la misma región.

Luego, la zona del oriente y su interacción manifiestan conexiones con números de consideración para la transportación, tal es el caso de Progreso-Motul, cuyo volumen general fue de poco más de 57 mil toneladas, lo que equivalía al 8% de esa transportación total, pero que en la dinámica de la ruta hacia Valladolid su porcentaje constituyó el 31% del volumen del oriente, sin embargo, estos números alentadores se debieron a la vía comenzó a operar de forma temprana, 1888. El segundo punto de interacción de mayor dinamismo fue Conkal-Progreso con un volumen superior a las 41 mil toneladas. Esta situación no sólo aumentaba la relevancia del puerto, también colocaba en primer plano a Conkal por ser el nodo hacía la capital, el puerto y el oriente, aunque con un propio espectro de movilidad. En seguida destacan tres conexiones con un volumen considerable: Progreso-Cansahcab, Chicxulub-Progreso, y Tixkokob-Progreso, al tener un intervalo de movilidad de 28 y 20 mil toneladas. De estas conexiones el punto en común fue el puerto, sin embargo, dos de estas rutas se dirigieron propiamente a Valladolid, por lo que se observan espacios-terminales de considerable importancia de la ruta.

Continuando con la revisión de los datos, hubo 7 conexiones que tuvieron un intervalo de entre 10 y 5 mil toneladas de movilidad. 5 de ellas vinculadas a Mérida: Tixkokob, Conkal, Motul, Cansahcab, y Chicxulub, lo que significaba una movilidad interna. Mientras que 2 conexiones se vincularon a Progreso, siendo estas Cholul y Temax. Esta última, por la cantidad de toneladas transportadas se volvió otro punto importante de la ruta a Valladolid, pues movilizó en su conexión con el puerto más de 5 mil toneladas. Cantidad que sin duda evidencia la estación como un punto de importante movilidad, debido a que la estación sólo se puso en operación en 1897, es decir, de forma tardía, aportando cifras más significativas que otras terminales, lo que significaba que antes de la llegada del tren ya había un espacio de comercialización, muy seguramente dominado por el henequén, pero que en consecuencia también demandaba otros productos. En esta misma situación tenemos al binomio Progreso-Tunkas, ruta que comenzó su explotación hasta 1900, pero cuyo tonelaje de transportación fue de 3,458.

Un siguiente grupo que tuvo un intervalo entre las más de 3 mil toneladas y las mil fueron 6 estaciones. 4 de ellas vinculadas a Mérida, siendo estas Cholul, Cauaca, Temax y Tunkas, siendo las últimas tres puntos intermedios de comercio. Mientras que una ruta de las conexiones se ubicó al interior, y no fue dependiente de la capital: Tixkokob-Cansahcab, la cual registró un intercambio superior a las 3 mil toneladas. En el caso de Cauaca con su conexión a Progreso, su volumen también fue mayor a las 3 mil toneladas, sin embargo, en este caso, la vía no significó la estación final y su desaparición se dio de forma pronta, por lo que su volumen podría sumarse a la zona periférica de Tunkas.

El siguiente y último gran volumen se encuentra entre los intervalos de 800 y 0 toneladas. En este rango de transportación se encuentran prácticamente todas las estaciones del interior y la conexión entre ellas, las cuales llegan a 30, dejando fuera a Mérida. El producto de esta interacción fue de 3,472 toneladas, el equivalente al .5% del volumen general de toda la transportación, tanto de la línea central: Mérida-Progreso, como la de Mérida-Tunkas. En consecuencia, el volumen del mercado estaba centrada hacia la capital o al Puerto, mientras que en las estaciones del interior las cantidades resultantes de la interacción fueron menores, aunque es importante considerar que el tonelaje de ese intercambio puede ser más relevante si se parte de la hipótesis de que el cambio fue por productos varios, como alientos, maderas, entre otros, y no precisamente henequén, debido a que este último estaba dirigido a la exportación.

Tabla 6. Conexiones del movimiento de mercancías del Ferrocarril Mérida-Valladolid, 1885 a 1900

Conexión	Toneladas (t)	Conexión	Toneladas (t)
Mérida-Progreso	435,771	Cansahcab-Tunkas	149
Progreso-Motul	57,122	Motul-Cansahcab	139
Conkal-Progreso	41,689	Conkal-Tixkokob	86
Progreso-Cansahcab	28,005	Chicxulub-Tixkokob	92
Chicxulub-Progreso	27,735	Mérida-Pabiholchen	63
Tixkokob-Progreso	20,462	Cholul-Chicxulub	58
Mérida-Tixkokob	10,181	Tixkokob-Motul	54
Mérida-Conkal	10,032	Cansahcab-Cauaca	48
Mérida-Motul	9,738	Conkal-Chicxulub	44
Mérida-Cansahcab	8,873	Conkal-Tunkas	43
Cholul-Progreso	7,839	Chicxulub-Motul	36
Progreso-Temax	5,521	Cholul-Tixkokob	33
Mérida-Chicxulub	5,177	Conkal-Motul	30

Mérida-Tunkas	3,458	Conkal-Temax	21
Progreso-Cauaca	3,355	Tixkokob-Temax	20
Tixkokob-Cansahcab	3,189	Conkal-Cansahcab	20
Mérida-Temax	2,822	Motul-Cauaca	19
Mérida-Cholul	2,144	Cholul-Tunkas	18
Mérida-Cauaca	1,091	Tixkokob-Cauaca	12
Motul-Tunkas	772	Chicxulub-Cansahcab	12
Progreso-Tunkas	612	Cholul-Cansahcab	8
Motul-Temax	485	Conkal-Cauaca	2
Tixkokob-Tunkas	238	Cholul-Motul	1
Cholul-Conkal	183	Conkal-Pabiholchen	0
Cansahcab-Temax	174		

*Tabla 6 Conexiones del movimiento de mercancías del Ferrocarril Mérida-Valladolid, 1885 a 1900
Fuente: Elaboración propia a partir de los informes anuales.*

El caso de las líneas intermedias

Existen dos casos de vías intermedias, estos son las líneas de Mérida-Izamal y Mérida Sotuta. Al parecer, la población de Sotuta había sido objeto de interés por varias compañías. En este sentido, la empresa de Peto había planteado desde un momento inicial la llegada a Sotuta desde dos puntos: desde la capital y desde Peto. Al final sólo pudo obtener la autorización para la construcción de infraestructura desde la capital a través del siguiente recorrido: Mérida, Kanasín, Acanceh, Seye, Hocaba, Sanahcat, Huhi y finalmente Sotuta. Aunque prácticamente el recorrido de la ruta a Peto y a Sotuta de la misma compañía coincidía hasta Acanceh, a partir de ahí las vías se bifurcaban hacia sus destinos. En el caso del Mérida-Izamal fue una compañía que se constituyó aparte, y que posteriormente pasó a formar parte del Mérida-Progreso, aunque la presentación de sus informes se hizo por separado. Ésta empresa tenía como objetivo su llegada a Sotuta, meta que no cumplió, pero que partiendo de Mérida realizó el siguiente recorrido: Tixpehual, Tixkokob, Euan, Cacalchen, Tekanto e Izamal.

El asentamiento de ambas compañías se realizó en un espacio intermedio, entre las dos vías de grandes distancias: Peto y Valladolid. La distancia de su recorrido fue de aproximadamente la mitad de la extensión de éstas últimas, teniendo un promedio de 71 km cada una. Su construcción afianzó la presencia de las instituciones a través de la movilidad y con ello ayudó a arrinconar a la parte más sur y oriente el problema de la guerra de castas que tanto había generado preocupaciones. En ese sentido, la apropiación del espacio a través del tren fue un proceso lento, ganando terreno con cada kilómetro construido.

De los datos rescatados para el caso del Mérida-Sotuta, las cifras de transportación de mercancías son escasas, sin embargo, se puede observar que la operación de la vía se realizó hasta los primeros años del siglo XX y sólo de forma gradual, pues para 1902 sólo estaba operando Seye y Hocaba. Para este año sólo es posible conocer que el ingreso por toneladas de mercancías fue de 443 y 317 pesos. La información se puede retomar para 1906 y 1907, años en que ya se habían puesto en operación tres estaciones más: Sanahcat, Huhi e Xtabay²⁸⁰, dejando una ruta sin terminar pero ya muy próxima a Sotuta. Para 1906 el total de estas estaciones registraron una movilidad de 4,612 toneladas de mercancías, mientras que para 1907 la cifra subió a 6,406 toneladas, lo que significó un incremento del 39% respecto al año anterior. No obstante, la aportación que hizo cada espacio terminal para 1906 también fue diferente, Seye aportó poco más de 1,500 toneladas, mientras que la siguiente estación que fue Hocaba apenas y se acercó a las 1000, sin embargo la estación siguiente que fue Sanahcat repuntó el número de la estación anterior arrojando un tonelaje superior a las 1,250, mientras que en el caso de las últimas dos estaciones los números fueron en descenso, pues Huni apenas y se acercó a las 700 toneladas y Xtabay se mantuvo por debajo de las 85. Para el año siguiente hubo crecimiento de consideración, salvo el caso de una estación, es decir, de las más de 6 mil toneladas transportadas en ese año, cerca de 2,500 correspondieron a Seye, mientras que Hocaba llegó a más de 1300, aunque la estación contigua, la de Sanahcat, tuvo una baja del 17% al rondar apenas las 1,100 toneladas, por último las dos estaciones finales registraron un aumento, correspondiendo a cerca de 1,100 toneladas a Huhi y cerca de 400 a Xtabay. Si se observa, el registro de la movilidad de flete estuvo marcado por una tendencia creciente pero con espacios de mayor dinamismo que otros. Por último, el tipo de productos transportados abarcaron al henequén y también por algunos productos variados, similares a los de la ruta a Peto.

En el caso del ferrocarril de Mérida e Izamal a los largo de sus estaciones se recorrieron 11 haciendas, además de algunos pueblos, cómo Euán, Boka y Tixpéhuil, así como los que se habían asentado en las estaciones como Tixkokob.²⁸¹ Además se debe tomar en cuenta que la vía carretera fue complementaria del sistema del riel y el cual estaba dirigido

²⁸⁰ Aún para estos años, y aunque el informe presentaba la movilidad a Sotuta, la vía no se había terminado hasta el último punto, sólo había llegado al pueblo señalado: Xtabay.

²⁸¹ El recorrido de la vía fue de 66 kilómetros con 848 metros. En esta distancia se contabilizaron las siguientes 11 haciendas: Papactún, Techo, Chichí, Chochó, Santa Rosa, Cholul, Sotzil, Theson, San Diego, Kantoyla y Visinchad. Además, se deben contar las poblaciones donde se asentaron las estaciones, como Tixkokob, o bien, las que se atravesaron, siendo Boka una de ellas.

a las poblaciones, por lo que el efecto de transportación no debe entenderse aislado sino complementario. Aunque, no es sino hasta los años previos a la consolidación que se puede dar cuenta de los volúmenes de transportación de forma desglosada. Por ejemplo, para 1900 se transportaron 4,836 animales vivos, en cuanto al flete en toneladas se contabilizaron 15,120 como efectos nacionales de importación, 2,119 toneladas de efectos nacionales de exportación, y 4,240 toneladas de productos extranjeros de exportación. En el caso de la misma compañía para 1901 se registró una transportación de 22,195 toneladas. Esta cantidad se clasificó en dos rubros: de exportación y de importación. Para la primera el 80% correspondió a henequén, un 8% a maderas de construcción y leña, 2% a manteca y aguardiente, y el 10% restante estuvo compuesto por artículos diversos como frijol, chiles, cueros de res, entre otros. Mientras que en las importaciones el 20% correspondió a maderas extranjeras, 20% a maíz, 20% a vinos y cervezas, 10% a azúcar, cacao, arroz, frijol, tabaco, entre otros, otro 10% del volumen fue de ferretería, mientras que un 20% restante correspondió a maquinaria, aceite y carruajes.²⁸² Los productos transportados vistos en perspectiva, aunque no cuantitativamente, se señalaba desde el informe de 1887 que el volumen dominante de transportación era el siguiente: henequén en rama, hamacas, pieles curtidas, maderas, harina, maíz y cereales en general.²⁸³

El Ferrocarril Mérida-Progreso

El caso del ferrocarril Mérida Progreso no sólo fue la primera línea en ser gestionada sino también la primera en comenzar a construirse y operarse. Esta situación derivó de la importancia estratégica de la misma, pues fue la puerta de entrada para la llegada de insumos para la construcción de las líneas del interior, pero también de la entrada de otros productos y salida de las mercancías. Su extensión fue minúscula si se le compara con la línea de Peto o Valladolid, pues sólo alcanzó los 36 kilómetros y 280 metros. No obstante, su papel estratégico y exclusivo fue fundamental dentro de los primeros años, su presencia permitió el ingreso de las importaciones, estando entre ellas las de bienes que dieron paso a nuevos proyectos. Sin embargo, la situación cambió para la ruta portuaria cuando en 1886 se inauguró la vía hacia Progreso desde Conkal, trazo perteneciente a la compañía del Ferrocarril de Valladolid. El impacto de la vía alterna se hizo visible en el mismo año cuando la empresa manifestó que la nueva obra era una competencia directa que no sólo había

²⁸² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/76-1, ff. 7-7b.

²⁸³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, f. 16.

repercutido en el tráfico sino en el personal, debido a que éste fue reducido por parte de la empresa.²⁸⁴ Naturalmente la reducción laboral para ajustar las fianzas no era el único cambio, la preocupación de la empresa se encontraba en las posibles combinaciones de transportación que significaba el nuevo trazo, puesto que no sólo otorgaba una salida propia al puerto a la compañía de Valladolid, y en consecuencia una cantidad importante de tráfico, también era una opción para la línea de Peto, lo que derivaría en una transportación exclusivamente de la capital y la periferia para la vía de Progreso, la cual se complementaría con la conexión de la ruta de Campeche. Esta situación explica por qué en la misma década la compañía de Mérida-Progreso adquirió la línea de Izamal, dicha transacción representaba la obtención de una compañía de distancia media que se insertaba en el espacio geográfico de las dos compañías más grandes: Peto y Valladolid. En consecuencia, la operación significó una decisión empresarial no sólo como una opción para extender la vía, sino para asegurar el tráfico que había sido disminuido con la competencia, y al mismo tiempo, rivalizaba y ponía freno a posibles nuevas rutas en la zona del sureste.

Centrándonos en el trazo del Mérida-Progreso, éste recorría un espacio diferente en comparación con las líneas del interior, particularmente la situación de la estabilidad político-militar era disímil. Por su puesto que la corta longitud también abreviaba los problemas de construcción, siendo el mayor reto la zona de la ciénaga cercana al pueblo de Progreso. Así pues, se logró la construcción de la vía que tenía por objetivos la capital y el puerto, principalmente, aunque en su recorrido estableció una estación en la Hacienda de San Ignacio, creando así un solo punto intermedio de conexión. No obstante en este recorrido estuvo acompañado de la colindancia con haciendas y poblados, lo que permitió la construcción de líneas auxiliares para una mayor conexión. De ello da cuenta la extensión de vías hacia haciendas como Tamamche o Xcanantu, o bien poblados próximos a su terminal central, como: Itzimná.²⁸⁵ La extensión de las vías auxiliares contabilizó poco más de 5 mil kilómetros, el problema es que en esa suma se incluían las que formaban parte de la logística

²⁸⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, f. 9.

²⁸⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/267-1, ff. 2-2b. La línea de Mérida-Progreso atravesó haciendas, saliendo de Mérida hacia la hacienda de San Ignacio, recorrido en el cual pasó frente a las haciendas de Chuichén, Sodzil, Yaxché, Ocanatpun y Tamanchen para finalmente entrar a la hacienda de San Ignacio, siendo este el único punto donde cargaba pasajeros y mercancías, y desde el cual se partía para conectar al último punto: Progreso.

en las terminales y a lo largo de la vía, por lo que la cantidad real de vías auxiliares era inferior, además de que ésta sólo conectaba a propiedades aledañas a la misma ruta.

En este sentido, la vía en su relación con la transportación y con el espacio desempeñó un papel doble. Por una parte, marcó la dinámica de un espacio corto, presentando en sus polos el mayor dinamismo, aunque con un punto intermedio establecido en la hacienda de San Ignacio. Además, esta ruta debe ser concebida como el binomio desde el cual se generó el efecto distributivo y recolector en su relación con la capital y el interior. Es decir, desde el puerto de Progreso se concentraron los altos volúmenes de importación, los cuales en un primer momento llegaron a la capital para después ser trasladados para su comercialización hacia los distintos espacios terminales. Para 1886 la situación cambió, particularmente para Mérida, pues la apertura de la ruta a Conkal permitió evadir el paso por la capital y en consecuencia la ruta de distribución inicial de las importaciones nacionales y extranjeras. En el efecto inverso, de los espacios terminales hacia el puerto, los productos y los pasajes se movilizaron en diferentes cantidades, concentrando el total del volumen en el puerto, siendo éste el punto de cooptación para el mercado extranjero o nacional.

Este fenómeno de distribución y cooptación permite observar que los volúmenes de transportación en la línea en los años de 1886 a 1889, 1896, y de 1897 a 1901, fue de 525 mil 839 toneladas. El hueco de las transportaciones para los primeros años de 1890 es importante al faltar 5 años, sin embargo, de los que se tiene información destaca que de ese total de carga, 199,035 toneladas fueron de exportación, mientras 326,804 fueron de importación. Lo que deja ver que el volumen de mercancías que ingresaron a Yucatán fueron mayores que las que salieron. Ahora, el desglose minucioso de las cifras revela que el componente de las importaciones estuvo dominada por los efectos extranjeros con un total de 168,354 toneladas, mientras que de las importaciones realizadas desde otras partes de la república las toneladas llegaron a 61,849 solamente, es decir, la llegada de productos a Yucatán no sólo fue de productos extranjeros, sino también nacionales, aunque es clara la predominancia de los bienes de otros países.²⁸⁶ Mientras que para el caso de las exportaciones están se clasificaron igualmente en dos: para el consumo nacional y para el extranjero. La contabilidad por año siguiendo esta división sólo se puede revisar para los años de 1898, 1899 y 1901, donde se

²⁸⁶ Las toneladas de productos de importaciones que se clasifican a su vez en nacionales y extranjeros no se presenta de manera homogénea en los informes, por lo que las cifras presentadas para ese caso se retomaron de los años: 1886, 1887, 1889, 1898, 1899 y 1901.

puede observar que desde Yucatán se dirigieron al mercado nacional un total de 27,109 toneladas, mientras que de Yucatán hacia el mercado internacional la cifra se duplicó para esos mismos años, siendo de 54,327 toneladas. Naturalmente, esta última diferencia deriva de la transportación de henequén como producto predominante.

Ahora, el tipo de productos del tráfico fue variado así como sus volúmenes, por ejemplo, para 1886 reportaba la empresa que había transportado henequén en rama y manufacturada, pieles curtidas, maderas de toda clase, cacao, anís en grano, vino, harina nacional y extranjera, cereales en general, lienzos y abarrotes. Esta clasificación fue replicada en años siguientes, como se observa para el año contiguo de 1887, donde se manejaron las mismas categorías.²⁸⁷ Por supuesto que dichos productos se transportaron en cantidades variadas y no siempre de forma creciente, es decir, de los datos obtenidos se deriva que de 1885 hasta 1889 la transportación tuvo altibajos, alcanzando para este último año las cifras de 38,474 toneladas de importación y 17,420 toneladas para la exportación. Sin embargo, para 1889 las importaciones tuvieron un descenso, mientras que las exportaciones se mantuvieron constantes, inclusive para 1897 se invirtió la balanza aunque con poca diferencia. Es decir, las importaciones tuvieron una tendencia decreciente desde 1889 hasta 1897, registrándose una disminución del 133%, pues para el último año sólo se registraron 16,443 entrantes a Yucatán a través del Mérida-Progreso, mientras que las exportaciones se mantuvieron estables desde 1889 hasta 1897, registrando 17,825 toneladas para ese último año. Este periodo de declive de las importaciones y estabilidad de las exportaciones dio un giro para 1898, año a partir del cual se volvió a invertir la balanza y se comenzó a ampliar la brecha de las importaciones respecto a las exportaciones. De esta última situación puede observarse 1901 donde las importaciones llegaron a las 60,503 toneladas, muy por encima de las 29,584 que salieron de Yucatán.

En cuanto a la transportación y su variedad se observa 1900 con una descripción más minuciosa, consignándose: ferretería, lienzos, maquinaria, abarrotes, harina, drogas, madera, rieles, cemento, pastura, maíz, cerveza, carruajes, materiales en general para ferrocarriles, pinturas, grasas, ladrillos de todas clases, papelería, artículos de escritorio, licores, explosivos y alambre para telégrafos y teléfonos. Mientras que en la interacción con el mercado nacional y Yucatán, ya fuera de llegada o salida, los productos transportados fueron: henequén en

²⁸⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, f. 15b.

pacas y manufacturado, maíz, frijol, café manteca, azúcar, cacao, panela, chicle, aguardiente, carbón vegetal, pieles, pastura en rama, piedras, cal, sahcab, frutas, legumbres, arena, tabaco, sombreros de pajas, achiote y leña.²⁸⁸ Parecido a esta descripción se encuentran los datos de 1901, aunque con la diferencia de que se expresan los porcentajes transportados, componiéndose la importación de: maderas extranjeras 20%; maíz 20%; vinos y cervezas 20%; azúcares, pastas alimenticias, cacao, arroz, frijol, tabaco en rama y labrado 10%; artículos de ferretería y lencería 10%; maquinaria, aceites, carruajes y otros artículos 20%. Mientras que la exportación sólo se componía de dos rubros: henequén 80%, mercancías diversas 20%.²⁸⁹ Esta reducción en categorías y porcentajes sintetiza la variedad de productos transportados, pero da cuenta de que la diversidad entrante fue amplia y mayor, mientras que el volumen de exportación fue dominado por la fibra, lo que no impidió que un porcentaje minúsculo encontrada camino hacia el mercado externos, ya fuera nacional o extranjero.

Después de 1902. La transportación con FUY

A partir de 1902 las diferentes empresas ferroviarias que fueron la génesis del riel en el estado se sujetaron a una nueva realidad desencadenada por el proyecto de fusión. El propósito encaminado a unificar a las diversas empresas bajo la denominación Ferrocarriles Unidos de Yucatán tuvo entre sus implicaciones la reorganización de las diversas compañías, las cuales anteriormente se habían regido bajo una lógica operativa independiente, para ahora quedarían sujetas a un esquema operativo mayúsculo. En esta reconfiguración las antiguas líneas abandonaron los nombres con que fueron inscritos desde las concesiones para adoptar categorías que expresaban la articulación de un sistema, siendo estos: división norte, división este, división sur, y división oeste. Aunque básicamente los nuevos nombres sólo sustituyeron a las antiguas empresas, esto es, el otrora Ferrocarril de Mérida-Progreso y que después adhirió mediante compra a la vía de Izamal pasó a ser la División Norte, recorriendo en consecuencia desde Progreso hasta Izamal, pasando por Mérida. La División Sur correspondió al extinto Ferrocarril Mérida-Peto, tomando sus dos rutas: la de Peto y la correspondiente a Sotuta, aunque esta división se incorporó de forma tardía debido a que su compra se logró hasta 1909. En el caso de la División Este, ésta correspondió al antiguo Ferrocarril Mérida-Valladolid. Mientras que la División Oeste adoptó al entonces Ferrocarril Mérida-Campeche. No obstante, hubo cambios en las nacientes divisiones, por ejemplo, en

²⁸⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/266-1, f. 58.

²⁸⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/267-1, f. 69.

la División Norte se eliminó un proyecto existente para la construcción de una nueva vía al puerto, la cancelación se hizo al proyecto que fue otorgado por la Secretaría de Comunicaciones, a cargo de Francisco Z. Mena, a Joaquín D. Casasús y Rosendo Pineda en abril de 1899, la anulación de esta concesión la realizó Rafael Donde en 1903, cuando ya se había realizado la fusión de las empresas.²⁹⁰ En esta misma división, es pertinente señalar, que la antigua vía a Izamal tenía como objetivo llegar a Sotuta, sin embargo la fusión de las vías descartó la posibilidad. Inclusive, la División Sur que en uno de sus ramales llegaba a Sotuta, descartó la terminal. Por otra parte la División Este amplió su extensión hasta Espita desde Valladolid, mientras que la División Oeste no sólo retomó la ruta de Campeche sino que agregó el espacio intermedio de Hunucma.

La constitución de la nueva empresa permitió la integración de un sistema ferroviario de un aproximado de 900 kilómetros de vía troncal. De los cuales, 120 correspondieron a la División Norte, 217 a la División Sur, 290 a la División Este, y 296 a la División Oeste, kilómetros que variaron debido a la construcción o al levantamiento de vías.²⁹¹ Desde el apartado de la transportación, las referidas líneas arrojaron números de movilidad diferenciados, permitiendo identificar las zonas que aportaron mayor o menor tonelaje. En este sentido, de 1910 a 1920, con excepción de 1918, en las cuatro divisiones se transportaron 4 millones, 146 mil, 915 toneladas, de las cuales 41.7% correspondieron a la División Este, 26.9% a la División Norte, 16.2% a la División Oeste, y sólo 15,4% para la División Sur. En términos numéricos, la División Este registró 1,731,437 toneladas, secundado por la División Norte con un total de 1,117,938 toneladas de transportación, mientras que en tercer lugar se posicionó la División Oeste con 673,664 toneladas transportadas, para finalmente colocarse en cuarto y último lugar la División Sur con 623,876 toneladas trasladadas.

La exploración escrupulosa del tonelaje por división manifiesta que la División Este tuvo un crecimiento moderado de 1910 a 1914, siendo el incremento anual promedio de 15 mil toneladas, lo que significó pasar de 154 mil toneladas a 217 mil, siendo ésta última cifra la más alta de la división en la década, ya que para el año siguiente hubo una caída del tráfico con una reducción del 28%, desplome que se prolongó hasta 1917 donde la transportación sufrió una contracción de un 37% más, es decir, de 1915 a 1917 el flete tuvo una contracción

²⁹⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/3-1, f. 1.

²⁹¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/451-2, f.4.

del 65%, poco más de la mitad. A partir de este último año comenzó una recuperación considerable, sin embargo para 1920 apenas se registró una recuperación de 192 mil toneladas para la división. En el caso de la División Norte la situación fue un poco similar para la misma década, puesto que de 1910 hasta 1914 hubo un incremento gradual de 7 mil toneladas en promedio por año, pasando de 98 mil a 138 mil. Aunque para 1915 hubo una baja en la transportación del 20%, mismo que se recuperó en un 10% para 1916, aunque para el año contiguo, 1917, volvió a sufrir una caída, llegando a 104 mil toneladas, significando una caída de un 31% si se le compara con el año que registró mayor movilidad en la década. A partir de ese momento la ruta comenzó con una disminución, registrando para 1920 su nivel más bajo con 84 mil 556 toneladas. En el caso de la División Oeste la situación tuvo algunas características en común como el crecimiento anual de 1910 a 1914, pasando de 66,675 toneladas a 79,768, aunque con oscilaciones en los años intermedios. Sin embargo, también para 1915 hubo una caída, llegando sólo a mover 50,144, cifra que aumentó a 70,664 en 1920. Por último, la División Sur fue la que presentó los números más bajos de transportación, acompañadas de irregularidad para la década que se ha venido señalando, pues en 1910 el tonelaje de la línea fue de 72,202 llegando para 1914 a 77,418 toneladas. Es decir, en el punto más alto de la década para todas las divisiones, ésta apenas tuvo un incremento del 7%, el cual por cierto fue irregular en los años intermedios. Para el año siguiente, 1915, tuvo una caída la transportación que llegó a 43,528 toneladas, las cuales tuvieron una recuperación gradual hasta 1920, aunque muy por debajo del máximo de la década, pues sólo se registraron 66,151 toneladas. Casi para terminar, como consideraciones generales para este intervalo, se puede observar que hubo una etapa de crecimiento, un momento de crisis, y una fase de recuperación, sin embargo, la movilidad dentro de cada división fue diferente, así como su crecimiento y recuperación. En este sentido, la zona de Valladolid se posicionó como el espacio de mayor dinamismo, seguido por la zona que conectaba a Izamal, ambas conexas a la capital y al puerto. Por otra parte, la zona de Peto y la dirigida y conectada hacia Campeche mostraron números importantes, pero sobrios si se les compara con las otras dos divisiones. Habiendo una clara movilidad en la parte oriente de la entidad, mientras que la zona sur y la direccionada a Campeche se caracterizó por una baja densidad de productos para su transportación.

En cuanto a los productos transportados, la clasificación siguió la misma línea que se había realizado antes de la consolidación: productos de selva, agrícolas, animales y sus

derivados, inorgánicos, y generales.²⁹² Aunque la contabilidad de las toneladas o kilogramos transportados no siempre se registró en los informes, por lo que se presenta una reconstrucción de los años 1910, 1917, 1921, 1923 y 1924, extraído de los reportes anuales (véase tabla 7). Particularmente, el rubro de los productos de selva tuvo un descenso de consideración si se compara el año más alto del registro, 1917, con el último del que se tienen datos, 1924, siendo esta caída de un 103%, al pasar de 43, 978,311 kilogramos a sólo 21, 575,000. La directriz fue similar en los otros rubros, por ejemplo, en el caso de los bienes agrícolas, tomando en cuenta los años de 1910 y 1923, la transportación descendió un 37%, pasando de 274,903,105 kilogramos a 177,954,385 para los años respectivos, aunque con una recuperación del 35% respecto a 1924, lo que la acercó a la cifra de 1910. Para el rubro de animales y sus productos los kilogramos transportados tuvieron un incremento de 1910 a 1917, pasando de 14,175,223 kilogramos a 18,442,439, mientras que de este año hasta 1924, la cifra cayó significativamente en un 50%. En cuanto a los productos orgánicos, la situación fue distinta, pues aunque se registraron oscilaciones de consideración, particularmente en los años de 1917 y 1921, donde en el primero se registró un incremento respecto a 1910, mientras que para 1921 hubo una caída del 82%, la cual tuvo una recuperación del 103% para 1924, tomando 1921 como referencia. Por último, los productos generales tuvieron como punto más alto de movilidad 1910 con un total de 30,706,912 kilogramos, aunque con una caída cuyo punto más bajo fue al parecer 1921, para de ahí comenzar una recuperación.

En cambio, la revisión total de las cifras indica una situación similar a la existente previo a la consolidación, que los productos agrícolas ocuparon el mayor volumen de transportación, muy por encima de los demás rubros. Los datos de la misma tabla muestran que de los años contabilizados la suma de cada rubro arrojó las siguientes cantidades en toneladas. En productos de selva 134 mil 249 toneladas. En productos agrícolas se alcanzaron 1 millón 53 mil 778 toneladas. En animales y sus productos apenas se lograron 63 mil 332

²⁹² La composición de las mercancías tuvo esta estructura. Productos de selvas: carbón vegetal, leña, madera, y varios. Productos agrícolas: algodón, arroz, azúcar, cacao, café, cebada, frutas y legumbres, frijol, harinas y productos de molino, heno y paja, ixtle y henequén y otras fibras, maíz, hijos de henequén, pulque, semillas, tabaco, trigo, y varios. Animales y sus productos: caballos y mulas, cerdos, ganado lanar y de pelo, ganado vacuno, otros animales, cuernos y pezuñas, lana, leche y sus derivados, manteca y sebo y grasa, pieles y cueros, y varios. Productos inorgánicos: arena y cal y cemento, asfalto, carbón de piedra y coque, metales en barra y lingotes, petróleo y sus productos y aceites minerales, piedra de construcción y ladrillo, piedra mineral, sal y varios. Por último, en productos generales: abarrotes, carros y otros vehículos, cristal y loza y artefactos de barro, drogas y productos químicos, explosivos, ferretería y clavos, herramientas, instrumentos de agricultura, jabón, maquinaria y efectos de hierro fundido, mercería y lencería y calzado, muebles y menaje de casa, papel, vinos y licores, varios, y materiales de equipo para otros ferrocarriles.

toneladas. Para los productos inorgánicos la cifra llegó a las 104 mil 861 toneladas. Finalmente, los productos generales registraron 113 mil 147 toneladas.

Tabla 7. Mercancías transportadas por Ferrocarriles Unidos de Yucatán (cantidades en kilogramos)

Rubro	1910	1917	1921	1923	1924
Productos de selva	41,951,725	43,978,311	24,289,920	24,008,312	21,575,000
Productos agrícolas	247,903,105	215,849,035	170,360,385	177,954,385	24,711,444
Animales y sus productos	14,175,223	18,442,439	10,884,276	10,519,711	9,310,543
Productos inorgánicos	14,314,487	26,641,694	14,576,663	19,645,649	29,683,180
Productos generales	30,706,912	25,160,879	11,713,315	23,206,084	22,360,446

Tabla 7 Mercancías transportadas por Ferrocarriles Unidos de Yucatán

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes anuales de los años correspondientes.

La revisión minuciosa por división es más complicada, pues sólo se cuentan con los registros de los años de 1910 y 1917. Sin embargo, los datos difieren con las cifras generales en la movilidad por división. Para ello revisamos algunos de los productos para los años mencionados. El primer ejemplo: el rubro del henequén y otras fibras, era el producto predominante, no sólo dentro de los productos agrícolas sino de la transportación en general, pero su transportación fue diferenciada por división, en este sentido, de las 147 mil 417 toneladas transportadas en 1910, la mayor carga corrió en la División Este al aportar 65,525, seguido por la División Norte con 39,414, en tercer lugar se ubicó la división Oeste con 26,035 toneladas. En consecuencia, la zona del oriente del estado fue el espacio que más aportó en la producción de la fibra, mientras que la zona del sur, con dirección a Peto, quedó muy por debajo en la transportación de la principal fibra del estado, lo que significó que en este espacio la fibra verde no había alcanzado las mismas dimensiones que en los otros. Para 1917 la situación no fue distinta, con la salvedad de que en este año la hegemonía la perdió la División Este para ser ocupada por la División Norte, mientras que el tercer y cuarto lugar no sufrieron cambios, en este tenor, de las 143,013 toneladas transportadas se realizaron de las siguiente forma: 51,1414 toneladas para la División Norte, 47,798 para la División Este, 24,564 para la División Oeste, y 19,236 toneladas para la división Sur. La transportación apunta la tesis existente de una predominancia de la zona oriente y de la zona norte, mientras que la zona sur y oeste de la entidad tuvo un papel secundario en la transportación de la fibra.

Sin embargo, la revisión de otros elementos dentro de los productos agrícolas como el maíz deja entrever para 1910 que el primer lugar fue ocupado por la División Este con 20,522 toneladas, secundado por la División Sur con 18,394, mientras que el tercer lugar lo

ocupó la División Oeste con 15,887, por su parte la División Norte se posicionó en el cuarto lugar con apenas 8,916. La situación fue un poco similar para 1917, pues el Este siguió en primer lugar con 14,018, secundado por el Sur con 12,462, ubicándose en tercer puesto la división Norte con 6,878, y finalmente el Oeste con no gran diferencia 6,176. Observándose que el cambio sólo se dio en el tercer y cuarto lugar, donde la caída central fue para la división Oeste. El tema del maíz es importante por ser un producto base de la alimentación, lo que puede sugerirse, que el espacio Este y Sur jugaron un papel relevante en la circulación de dicho producto, como abastecedores. En otro ejemplo, de producto alimenticio, el frijol no corrió la misma suerte, pues la circulación de éste fue acaparada por la división Norte con 1,218 toneladas, seguido de la División Este con 997, y 486 toneladas para la División Oeste, relegando al último lugar a la División Sur con apenas 333. La situación para 1917 fue a la baja, pues fue hubo un disminución del producto en general, muestra de ello fue que la División Este alcanzó solo las 736 toneladas, la División Sur tuvo una baja bastante significativa al sólo movilizar 65 toneladas, la Norte apenas llegó a las 896, y finalmente la División Oeste apenas tuvo 303 toneladas de frijol circulando. En el rubro de Animales y sus productos, y específicamente con el de los cerdos, la División Sur se posicionó como la de mayor circulación con 567 toneladas, muy por encima de la División Norte, Este y Oeste, pues a éstas correspondieron 166 toneladas, 63 y 192 respectivamente. Aunque la situación sufrió un efecto inverso para 1917, relegando al último lugar a la división Sur con apenas 3 toneladas, cifra que contrastó con las 1,605 de la División Norte, mientras que en segundo lugar quedó la División Oeste con 401 toneladas, estando en último lugar la división Sur con apenas 18.

Por su puesto que la revisión de la parte norte y oriente del estado ocupan mayores volúmenes, los cuales tienen una correspondencia con la producción henequenera, lo que posiblemente concierne a una mayor densidad poblacional y en consecuencia un aumento del consumo. Por otra parte, habría que pensar en el desagregado que se tendría que realizar, tomando en cuenta que una porción de la salida a Progreso, proveniente de Mérida o Conkal, correspondió a productos del interior, ya fuera desde la importación o la exportación. Lo cierto, es que independientemente de las diferencias en cuanto a tonelaje y las jerarquías espaciales, la transportación de los productos refleja una dinámica comercial de importancia a lo largo de las Divisiones, incluida la ruta hacia Campeche, la cual si bien sobrepasó los límites estatales, su vinculación al puerto de dicho estado fue de importancia. Por ejemplo,

para 1922 se mandaron desde la capital yucateca: 29 toneladas de productos de selva, 660 de productos agrícolas, 38 toneladas de animales, 70 de productos inorgánicos, y 348 de productos en general.²⁹³ En contraposición los productos importados desde Campeche fueron 3 toneladas de productos de selva, 973 de productos agrícolas, 2 toneladas de animales, sólo 69 de productos inorgánicos, y 70 toneladas de productos generales. Teniendo un flujo diferenciado en los productos agrícolas, y aunque fue de consideración el tonelaje mandado desde la capital, fue mayor el dirigido desde Campeche.

En cuanto al número de pasajeros transportados, los datos arrojan una cantidad importante de personas movilizadas entre 1910 y 1924, (véase la tabla 8), aunque de ese lapso de tiempo no se cuentan con los datos de cuatro años, siendo estos 1918, 1921, 1922 y 1923 los ausentes. Por ejemplo, la División Este, transportó a 4,447,113 personas, con un promedio anual de 370 mil. La División Sur movilizó a 4,382,360 personas, siendo su promedio anual de 365, 196. La División Norte se mantuvo por debajo con 4,077,585 personas transportadas, con un promedio anual de 3,397. Por último, la División Oeste 3,830,492, 319,207. Ahora, dejando de lado los promedios y prestando atención al comportamiento anual, podemos identificar que la transportación de pasajeros fue oscilatoria. Para ilustrar la situación veamos el caso de la línea Este, ésta tuvo un crecimiento sostenido de 1910 hasta 1914 con una ligera caída para el año contiguo, para después iniciar con una recuperación en sus cifras, sin embargo, para 1919 se vuelve a observar una nueva baja en el tráfico, llegando a 1924 con una tenue recuperación. Básicamente las divisiones tuvieron ese comportamiento, lo cual habla de una atmósfera similar dentro de la región, con excepción de la División Sur, cuyo comportamiento fue paralelo hasta 1920, año donde todas las divisiones fueron a la alza, salvo la ruta a Peto, la cual continuó con esa tendencia decreciente hasta 1924. A pesar de esta situación, no se puede negar el elevado flujo, independientemente de los pasajes libres que se otorgaron, lo que revela la importancia que tenía el uso del tren dentro de la cotidianidad al sumar las cuatro divisiones durante 1910 a 1924 un total de 16.7 millones de personas transportadas.

De la cifra total existe un desagregado por clases. Para la primera clase la División Este aportó 519, 987 pasajeros, en la ruta Norte el número llegó a 836,462 usuarios, para la

²⁹³ Fernando Ancona. *Estudio sobre los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en relación con el Estado Económico de la Península*. Yucatán: Gamboa Guzmán, 1923. pp. 16, 21.

División sur la cifra fue de 313,104, y por último la División Oeste movilizó a 344,627 personas. La segunda clase en la División Este fue usada por 1,097,431 personas, mientras que la División Norte alcanzó 1,024,933 pasajeros, en el caso de la División Sur el número llegó a 782,762, y la División Oeste el número de pasajes fue de 754,839 personas. En la tercera clase la División Este movilizó a 2, 828,475 pasajeros, mientras que la ruta Norte apenas llegó a los 2, 206,636 usuarios, a su vez la línea sur sumó 3,286,499 pasajeros, y finalmente la División Oeste alcanzó a movilizar a 2,731,026 usuarios.

Tabla 8. Número de pasajeros transportados por división correspondiente a FUY, de 1910 a 1924

Año	División Este	División Norte	División Sur	División Oeste
1910	261,635	234,945	321,751	285,309
1911	255,964	230,039	317,292	252,894
1912	307,145	280,366	378,037	290,064
1913	400,158	324,433	436,006	342,537
1914	473,051	350,768	452,962	437,138
1915	390,208	334,870	334,487	295,713
1916	473,419	422,948	415,069	387,411
1917	596,595	530,171	494,052	458,945
1919	527,336	512,242	505,338	441,569
1920	341,151	399,378	370,617	305,361
1924	420,451	457,425	356,749	333,551
Total	4,447,113	4,077,585	4,382,360	3,830,492

Tabla 8 Número de pasajeros transportados por división correspondiente a FUY, de 1910 a 1924

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes anuales de FUY.

Una situación que no se debe perder de vista, es que la transportación no necesariamente tiene una correlación con los ingresos de la empresa, las cuales sirven para medir la rentabilidad. Por lo que la manifestación del director de FUY en septiembre de 1921 sobre la baja en la transportación no necesariamente explica la dinámica comercial al interior y a lo largo de las divisiones: “los fletes en los Ferrocarriles Unidos, con excepción del henequén, el maíz, y la leña eran verdaderamente miserables para un sistema de casi mil kilómetros [...]”.²⁹⁴ Situación que explica la problemática financiera de la empresa y su baja rentabilidad en los años veinte. Pero no debe perderse de vista que la composición de la transportación fue más compleja.

²⁹⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/451-2.

Ahora, no debemos olvidar el tema de las tarifas y el papel que jugó en la elección de la transportación, particularmente se observan, en los años previos a la década de 1920, protestas por el aumento de tarifas. En estas se alegaba un recargo a “los productores henequeneros y los agricultores en general”. La subida, se argüía, acercaba los costos de producción con los de venta. La situación se complicaba más si se tomaba en cuenta la depreciación de la fibra entre 1919 y 1920, producto comercial de Yucatán y producto estratégico de transportación en los ferrocarriles. La conjugación de factores sugería un efecto en cadena iniciado en la producción henequenera, pues al haber una caída en los precios el hacendado se encaminó a otros cultivos que le permitieran cubrir sus compromisos, abandonando las plantaciones de henequén. Como ejemplo se colocaba el caso de Humán, donde de la producción se había realizado un abandono del 30% de los cultivos henequeneros. Por supuesto que el aumento en las tarifas no explica por sí sólo la caída del henequén, pues éste fue un fenómeno multicausal, sin embargo, se sostuvo mediante calculo que “la libra de henequén paga por flete, desde una distancia de 80 kilómetros hasta Progreso, \$0.006207 diez milésimos de centavo o sea el 8% en el costo de producción de una libra de henequén”.²⁹⁵ La cantidad puede parecer minúscula si se piensa en las grandes cantidades transportadas y el auge que había tenido, pero no se debe descartar la tipología de los productores, los cuáles iban desde los más pequeños y medianos hasta los de mayor capacidad y que formaron parte de la élite dominante, así como las condiciones de producción.

El ejercicio también se realizó con el caso del maíz, cuya producción se realizaba en el oriente y sur del estado. Particularmente con el caso de Peto se exponía que una carga de maíz (150 kilos) se vendía en Mérida en 15 pesos, siendo su precio de producción de 12.5. La transportación desde Peto hacia la capital, cuya distancia era de 151 kilómetros, de 10 toneladas (10,000 kilogramos) arrojaba un costo de promedio 6,08 pesos por tonelada para la transportación, sumándose 3 pesos por maniobras, es decir, la cifra de movilidad superaba el margen de ganancia, sin considerar variables como la volatilidad de producción debido al ciclo agrícola.²⁹⁶

²⁹⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 57.

²⁹⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 57.

Ahondando en el tema de las tarifas, y como ya se señaló, este tuvo una injerencia en la dinámica de la transportación para pasajeros y mercancías, durante la revolución, y particularmente con la incautación, se señalaba una etapa de crisis dentro de la empresa, derivada del incremento de tarifas. Concluyendo que el aumento había generado una influencia directa en las estadísticas de movilidad, particularmente para 1911, 1912 y 1913, años donde se registraron a la baja,²⁹⁷ y por supuesto, en un nuevo reacomodo del espacio que se había construido unas décadas atrás a través del cultivo y explotación intensiva del henequén.

Para 1921 se señalaba que el tráfico de pasajeros era de importancia para la empresa, sin embargo, a pesar del dinamismo del mismo, los trenes no tenían la misma importancia comercial aun cuando favorecían a los pueblos. Como ejemplo se señalaba los casos de Halacho-Mérida y Ticul-Mérida, los dos en ambas direcciones. El manifiesto era que el funcionamiento no igualaba el transporte comercial, a pesar de que se trasladaba a los pobladores de los pueblos señalados y sus periferias. Aunque el caso más emblemático fue el de Kanasin, el cual, como ya se había señalado en párrafos anteriores, había presentado un bajo dinamismo si se le comparaba con otras estaciones de la división de la división Sur, dependiendo del momento en que se revise. Aquí el tren coloquialmente se conoció como “tren tomatero” debido a que trasladaba a los vendedores de legumbres del poblado periférico a la capital. Sin embargo, desde el enfoque empresarial, la rentabilidad era nula debido a que el recorrido era breve y el pasaje tenía un costo de .35 centavos. No obstante, cuando se trató de suprimir el servicio los usuarios alzaron la voz y trataron de apedrear la estación central.²⁹⁸ La situación da cuenta de la adopción del servicio y la movilidad por parte de los habitantes, disociando la parte empresarial y el uso de las personas. Dicho de otra forma, independientemente de la diferenciación de movilidad entre estaciones, ésta se había vuelto parte de la vida cotidiana.

En el mismo año se sugería que las condiciones tarifarias, sumada a la inestabilidad del ciclo agrícola, hacían del maíz un producto de consumo interno en el Estado, el cual tenía que ser combinado con la producción de Campeche para el abastecimiento interno. Incluso no pocas veces resultó insuficiente, por lo que se tuvo que recurrir a la importación del

²⁹⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 54.

²⁹⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 33-34.

mercado norteamericano.²⁹⁹ En este tenor, del puerto de Progreso se contabilizaba la entrada de 3,320 toneladas de maíz para 1921, y un aproximado de 2,500 toneladas entrantes de Campeche y procedentes también de la importación.³⁰⁰ Esta situación da cuenta de la dinámica interna de los productos. Mientras que el tema tarifario no causó una incidencia directa en la movilidad de los pasajeros, poniendo el caso de la capital a Tzimin, éste rondo los 6.7 pesos, por una distancia total de 190 kilómetros.³⁰¹

Ahora, hubo otros cambios derivados en parte de esta situación, señalándose que los productores henequeneros inmediatos a la capital, en un radio de 20 o 30 kilómetros, dejaron el ferrocarril para transportar su producción por carreteras.³⁰² La complicación de movilidad también se hacía sentir para productores henequeros de zonas distantes, por lo que la Cámara Agrícola solicitaba a la empresa que los cobros se realizaran con base en una distancia máxima de 130 kilómetros, pues de hacerse con base en los 150 kilómetros se afectaba a espacios productivos como Tzimin, Espita y Valladolid, donde la disposición había reducido la transportación en un 20%.³⁰³

Sumado a este problema, para julio de 1922 se había hecho evidente una caída en la transportación cuyo inicio detectaban en 1919. La localización del problema se había realizado mediante un análisis comparativo, tomando los primeros tres meses de 1920, 1921 y 1922, concluyendo que para junio de 1922, la caída del flete había sido del 50%. Cifra que correspondía a los 3 productos centrales de los volúmenes de movilidad: henequén, maíz, y leña. Esta caída, que representaba un problema para la empresa ferroviaria, tenía una explicación multifactorial, particularmente para el caso del henequén. La primera, era que los volúmenes de producción habían ido a la baja como consecuencia del periodo revolucionario, al ser este movimiento el acaparador de la mano de obra indispensable para el monocultivo. El problema fue que el impacto del fenómeno se aletargó gracias a los tiempos de producción del mismo henequén, es decir, el stock de cultivo existente en la antesala de la revolución, y con ello el corte gradual de los cultivos, permitió la disponibilidad de fibra a lo largo de la década revolucionaria. Como segundo factor, el estado económico de la Península acaparó la atención de la Federación, poniendo énfasis en la situación del

²⁹⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 57.

³⁰⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 61.

³⁰¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 58.

³⁰² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 61.

³⁰³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 63.

henequén, cuyos costos de producción se habían elevado, mientras que a la par se daba la caída de su precio. Esta situación trató de ser resuelta por la Comisión monetaria con sucursal en Mérida mediante la compra de productos, ayudando a los productores. El inconveniente fue que la ayuda fue sugerida en enero de 1921 y su puesta en marcha meses después, resultando en una baja transportación, ya que los henequeneros al saber de la ayuda decidieron esperar en pro de un mayor beneficio. Como tercer factor, se tuvo para 1922 la promulgación por parte del Congreso del Estado, la Ley de Restricción con el objetivo de rescatar al sector henequenero.³⁰⁴ Al final, estos factores directos o indirectos, no sólo afectaron la producción, sino la transportación, generando problemas dentro de FUY mediante la baja transportación de sus principales productos, siendo el mejor ejemplo, el caso del henequén, cuya caída para 1922 en comparación con años previos había sido de 58%, al menos para los primeros tres meses del citado año, pero que generaba incertidumbre por la prolongación de la Ley.

Sumado al problema, se calculaba que para 1922 el 20% del total de las fincas henequeneras estaban totalmente pérdidas, un 30% de las existentes se reducirían a 1/3 de lo que eran, mientras que un 40% se comprimirían a 2/3 partes, mientras que el 10% restante del total eran las que se consideraban en buen estado.³⁰⁵ Al problema del detrimento de las haciendas, se apuntaba la desaparición de haciendas que se habían ubicado fuera de la llamada zona henequenera, en partidos como Tzimin, Espita y Valladolid en la ruta del oriente, o dicho de otra forma, en la División oriente. Tekax, Ticul, y Sotuta en el Sur. Por su parte, espacios como Hunucma, Maxcanu y Acanceh mantenían 1/3 parte de sus haciendas. Mientras que los partidos de Tixkokob, Motul, Izamal, Temax y Mérida eran en los que mejores condiciones se encontraban las haciendas. Como se observa las afectaciones fueron diferentes en el espacio, lo cierto es que las más lejanas del sistema ferroviario explicaban entre las causas de sus declives el tema de la distancia y las tarifas, argumentando que el precio del henequén sólo alcanzaba a cubrir los gastos de transportación del punto de producción al puerto de Progreso. Esta situación no exentaba que los otros espacios productores estuvieran libres de problemáticas,³⁰⁶ la diferencia era el rendimiento de las plantaciones, aminorando las problemáticas.

³⁰⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 140-143.

³⁰⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 159.

³⁰⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 159-160.

Sin duda, la desarticulación de la producción pasaba factura a la explotación ferroviaria, no sólo por la caída del flete, también por las tarifas preferenciales que se tenían que realizar al sector henequenero. Por ejemplo, las concesiones de transporte para una hacienda de nivel medio se había fijado para 1922 que los carros de 10 toneladas se cobraban como de 8, y los de 20 toneladas como de 10. Además, la cuota máxima para henequén era de 100 kilómetros, cuya tarifa en carros no enteros era de .12 en vez de .15, como se tenía autorizada.³⁰⁷ Lo que significaba la generación de ayudas al sector del monocultivo poniendo en aprieto a la empresa de transporte.

Comentarios finales

La exposición en este capítulo permite observar que Yucatán en su concepción del espacio ha sido objeto de estudio desde diversos enfoques de interés, sin embargo, lo propuesto en este apartado es una revisión de esos planteamientos, sugiriendo que la formación y definición de Yucatán no puede estar completa sin un factor al que se ha prestado poca atención: el ferrocarril. Éste fue el elemento central para la configuración del espacio yucateco, y aunque es innegable que el territorio ya contaba con una dinámica previa, aún faltaba cohesionarlo y controlarlo desde el aspecto político, así como desde el económico. En este sentido, la infraestructura ferroviaria, permitió el establecimiento de rutas fijas, a lo largo de las cuales se fundaron espacios-terminales que cooptaron la dinámica de las haciendas, pero también de los pueblos, derivando en vínculos de movilidad para las mercancías y las personas y sus actividades. La propuesta desarrollada cuestiona el planteamiento que sugiere que la hacienda y los plantíos henequeneros configuraron la región, para proponer que la explicación es inacabada sino se toma en consideración el elemento faltante: el ferrocarril. Éste permitió el afianzamiento del estado de Yucatán desde su concepción territorial y de control, a través de la cohesión y la dinámica que fomentó en sus cuatro direcciones, por lo que se sugiere que la región clásica denominada “región henequenera” y sugerida desde los estudios clásicos e incluso actuales, se acota sólo a la reflexión centro norte de Yucatán, siendo que ésta fue parte de la región formada por la red ferroviaria, es decir, la denominada región henequenera, fue sólo un espacio dentro de una región mayúscula caracterizada no sólo por el henequén sino por la producción diferenciada,

³⁰⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 158.

la movilidad de las personas, y la transportación de cortas, medianas y largas distancias, que a su vez resultaron en una jerarquización del espacio.

En este tenor, se hacen dos propuestas. La primera, es que la dinámica de movilidad, ya fuera de pasajeros y mercancías, generó un espectro que no sólo se extendió a las zonas productoras sino también a las poblaciones. En este sentido, cada una de las rutas: norte, sur, este y poniente, generaron áreas de influencias en lo ancho de las vías, por lo que los espacios interiores de cada vía se acortaron. Por ejemplo, la vía de Petó colindaba en la parte oeste con la ruta a Campeche, por lo que se sugiere que el espacio intermedio, el del suroeste, fue alcanzado por la transportación del riel desde las dos rutas, facilitando el medio de transporte a usuarios del interior. Situación similar, pudo haber ocurrido en la parte opuesta de la misma vía de Peto, donde su cara al este colindaba con la línea de Valladolid, siendo en consecuencia la zona suroeste beneficiada por cualquiera de las dos vías. En síntesis, las áreas de influencia dieron un espectro abarcador, y complementario a las actividades de las zonas internas y no sólo de las vías centrales, contribuyendo a la dinámica de movilidad de entrada y salida de mercancías o pasajeros, pero también apoyaron el afianzamiento del Estado y el discurso modernizador en los espacios interiores.

En segundo lugar, esta dinámica instauró un esquema de movilidad fijo, expresado en los cuatro puntos cardinales a los cuales se dirigieron las vías. Mismos que a su vez, dictaron esa rigidez al comportamiento del mercado, dicho de otra manera, canalizaron una dinámica de transportación bajo la lógica del ferrocarril, aunque siguieron presentes otras formas de movilidad en los espacios intermedios, lo cual da cuenta de un espacio dinamizado y no necesariamente vacío como se ha sugerido en el imaginario. Sin embargo, esta amalgama formó una jerarquización, donde poblaciones ubicadas fuera de la zona de influencia de la capital, sobresalieron por los volúmenes de transportación que aportaron a la producción de henequén o bien respecto a otros productos. Observar esta diferenciación da cuenta no sólo de la importancia que adquirieron algunos espacios respecto a otros, también lleva a discutir la idea de un espacio homogéneo en una economía de plantación, donde además las interacciones de movilidad no corrieron sólo hacia la capital o hacia el puerto, sino que existió una dinámica entre estaciones, lo cual significó intercambios constantes entre los actores de los poblados o haciendas. Parte de esa polarización obedece a la construcción de dos anillos de influencia, partiendo el primero de la ciudad de Mérida, y el segundo en espacios medios del territorio estatal. Complementando, podemos observar el espacio como

dos capas de influencia. La primera generada en las partes más cercanas a la ciudad y donde se concentraba un grueso de la población, y la segunda ubicada en la franja “periférica” con poblaciones como Muna, Ticul, Valladolid y Tizimin. Al final, lo que tenemos es una economía de plantación, pero con un efecto distributivo hacia las poblaciones, donde además, la presencia de otros productos fue fundamental, lo que lleva a seccionar el espacio a través de sus aportaciones o consumo de mercancías, exponiendo que no siempre fue imperante el henequén, como se observa en los volúmenes del Mérida-Peto de 1900 a 1907, donde del volumen total de movilidad sólo el 37% correspondió a henequén, dejando el 63% restante a otros productos.

En consecuencia se apunta que el grueso de la transportación fue el henequén si se le compara con otros productos, lo cual compagina con la tesis clásica sobre la importancia de la fibra, sin embargo, si se observa el volumen total de transportación: productos agrícolas, mercería, materiales de construcción, alcohol, y el largo listado de productos trasladados, se logró identificar que la movilidad de los diversos insumos fue superior en comparación con el henequén. Lo que hace sugerir que además de la fibra, el ferrocarril dependía de otros productos, por lo que la tesis que explica en la historiografía que la caída del henequén propició la caída del sistema de transporte puede ser replanteada. La explicación apunta a que la quiebra del transporte fue multicausal, pero en su parte correspondiente al henequén, ésta no se debió a sólo a su dependencia directa, sino a su relación indirecta, debido a que la producción y comercialización del henequén era el mecanismo que propiciaba la demanda de los otros productos, un efecto en cadena.

Finalmente, las cifras expuestas a lo largo del apartado, y las cuales derivan de la movilidad de los cuatro puntos cardinales hacia donde se dirigieron los rieles, hace sugerir que esta dinámica de intercambio comercial, y en consecuencia económico a través de la máquina de vapor, fue decisiva para la transformación de las actividades, pero también por la extensión de las vías y su limitación anclada en las fronteras estatales, ayudó al gobierno local a definir sus fronteras y a posicionar su figura. En otras palabras, la formación de Yucatán como estado en el siglo XIX no sólo se consolidó por sus instituciones, sino también por lo que brindó el ferrocarril, que fue la extensión de su presencia a los puntos extremos y cercanos a los límites estatales: Peto, Valladolid, Progreso, y la salida a Campeche. Aunque este afianzamiento que había comenzado en el porfiriato no logró arraigarse definitivamente. El obstáculo fue la falta de continuidad de la empresa, así como de la caída del henequén,

particularmente a partir del final de la revolución. Los motivos fueron el declive de la fibra, pero también la desarticulación de la compañía como empresa privada, hechos acompañados en años posteriores por la desarticulación de las haciendas, lo que desdibujó esa tarea espacial que había comenzado la máquina de vapor. Por supuesto que la suma de otros factores termina de completar esa afirmación, como se expone en el siguiente capítulo.

Capítulo IV

Un nuevo siglo. Una nueva empresa después de 1902

La historia de los ferrocarriles en Yucatán cambió con la llegada del nuevo siglo, la nueva centuria vendría a colocar punto final a una historia diseminada de proyectos ferroviarios que habían logrado su cometido: llevar la locomotora de vapor a la península, pero que tras una serie de factores internos y externos exigía una reestructura en la política administrativa y de operación. La expresión de este reajuste se tradujo en la apertura de una nueva página en la historia ferroviaria yucateca: la fusión de 1902, la cual, dio paso a la creación de FUY el 1 de noviembre del citado año. La inauguración de esta nueva etapa ha pasado desapercibida dentro de los estudiosos, quienes han dado por automático el proceso y se han centrado en reflexionar sobre momentos posteriores de la compañía, dejando en el tintero un momento coyuntural, que si bien está fechado, eso no significó que tuviera una finalización inmediata, por el contrario, está caracterizado por un preámbulo, pero sobre todo, por una serie de efectos y problemáticas posteriores. Esta situación traduce la consolidación como un proceso que merece su propio estudio. En este sentido, el presente capítulo tiene como objetivo realizar la exposición del proemio de la fusión, el proceso mismo y sus implicaciones. En adhesión, se realiza el análisis del tema de la deuda, compromiso que derivó como parte del proyecto de mejoras de la fusión misma, pero que en perspectiva significó un cambio en varios sentidos. Por una parte, la forma de entender y administrar el negocio, pero por otra, la adquisición de un compromiso financiero extranjero, que sumado a factores internos, condicionó el negocio en sus años venideros. Al final, la relevancia de la exposición de dos temas: la fusión y la deuda, se encuentra en la importancia que jugaron para la recién formada empresa en el nuevo siglo.

La antesala de la consolidación y la consolidación misma

La consolidación se fecha en 1902, sin embargo, las compañías en los años previos no se mantuvieron estáticas, por el contrario, mantuvieron un dinamismo el cual se expresó en intentos individuales por expandirse, pero también en operaciones de fusión resultado del escenario de competencia. Estas situaciones hacen entender los años previos como una antesala de lo que ocurrió al principio de la centuria, un espacio donde se tanteó el terreno de las fusiones. En este sentido, el proceso del nuevo siglo no se realizó sin experiencia, pero sí con diferencias importantes. Dicho de otra forma, las primeras líneas que se construyeron en

el espacio y de forma dislocada buscaron una mejor articulación basada en la funcionalidad y la rentabilidad desde una perspectiva empresarial, pero también del control político y territorial, situación que fue replicada en un ejercicio de escala mayor en 1902, aunque ya enmarcada en una política nacional de racionalidad ferroviaria nacional, conjuntando la visión local y nacional del negocio.

Retomando la antesala con las fusiones empresariales, donde se sugiere concebirlo como un fenómeno propio de los primeros años de construcción y operación de las compañías, destacan algunos ejemplos. Uno de ellos es el de la compañía del ferrocarril de Mérida a Progreso. Esta empresa de José Rendón Peniche, fue vendida para formar la compañía del Ferrocarril Mérida a Progreso y Mérida a Izamal con ramal a Sotuta, todo ello en 1887. La nueva empresa, una vez que se realizó la operación de compra-venta, quedó a cargo de Juan Peón.³⁰⁸ No obstante, la formación de la nueva compañía tiene una serie de explicaciones hipotéticas, aunque se descarta la racionalidad ferroviaria para ese momento, debido a que la Ley de Ferrocarriles se promulgó un par de años después. En este sentido, las motivaciones de la operación estriban en decisiones empresariales, donde la consolidación del negocio y la rentabilidad eran objetivos prioritarios, por lo que la acción fue una respuesta a la competencia que había surgido en la ruta de Progreso y Mérida a través del ramal otorgado a la compañía de Mérida-Valladolid. Dicho de otra forma, la línea primera de Mérida-Progreso aseguraba el aumento del tráfico al no quedarse sólo con la comercialización de movilidad de la ruta al puerto, sino que se complementaba con la de la vía a Izamal. Además, esta situación aumentaba las dimensiones de la vía, y en consecuencia de la empresa misma.

Wells particularmente señala que la fusión de 1902 fue resultado de la competencia política previa y la búsqueda de control entre los grupos económicos encabezados por Escalante y Molina. El antecedente, sugiere el autor, fue que los molinistas gestionaron una concesión para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso, así como de bodegas en el puerto y la capital. La gestión marcaba una carrera donde la preocupación no sólo era por el flete, sino por la seriedad que tenía el proyecto molinista, así como su nivel de

³⁰⁸ Bellingeri sugiere que en el caso de la venta de haciendas no se deben perder de vista las estrategias, pues en no pocos casos, las ventas se hacían con pagarés que nunca se cubrían, además de que eran comunes los traspasos. Esta práctica puede considerarse una alternativa dentro de las primeras fusiones, antes de 1902. Bellingeri, *op. cit.*, p. 114.

competencia económica. La medida provocó que la familia Peón y Peón comenzará la adquisición de acciones de la línea de Campeche y Progreso-Izamal. Por su parte, los Escalante dieron paso a la adquisición de propiedades ferroviarias, lo que se sumaba al control que tenían en los tranvías de Mérida, la Agencia Comercial, muelles y almacenes en Progreso, así como propiedades henequeneras en el suroeste del estado. Al final, los Escalante, el exgobernador Carlos Peón Machado y Pedro Peón Contreras había acumulado acciones para 1902, obteniendo participación mayoritaria en el ferrocarril Mérida-Progreso, Mérida-Campeche, y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso, situación que se completó cuando los Escalante compraron a Francisco Cantón el Ferrocarril Mérida-Valladolid, para dar paso a FUY.³⁰⁹ Sin duda la explicación de Wells de la puja entre las élites es ilustradora, sin embargo, es claro que la competencia existía desde las primeras gestiones, más bien se debe agregar al esclarecimiento que la fusión estaba dirigida a resolver problemas de funcionalidad y eficiencia, es decir, la búsqueda de un mejor manejo del transporte a través de definición de precios, articulación del sistema, y otras mejoras de fondo.

Ahora bien, aunque para el año señalado se formalizó la consolidación, la fusión no se acotó a ese momento, más bien sirvió para fechar la apertura de una labor compleja. El motivo de un proceso prolongado se debió a que la tarea comprendía no sólo la articulación de las compañías bajo un solo nombre, sino también la resolución de problemas y la puesta en marcha de decisiones de mejora. Entre los trabajos por hacer estaba: modular la logística de las operaciones, reconstruir la estructura administrativa, liquidar a las diversas compañías, revisar y mejorar la infraestructura, reestructurar la parte financiera, e incluso revisar la parte laboral. Los quehaceres plantearon un desafío a la nueva empresa, ya que se tenía que realizar la revisión a las otrora compañías que a partir de ese momento pasaban a conjuntarse bajo una sola denominación y a atender los desafíos derivados en el corto, mediano y largo plazo. Por si fuera poco, habría que agregar que si bien 1902 representó el año de la unificación, realmente la organización de todas las compañías ferroviarias en la península se dio hasta 1909, fecha en que sumó una línea de no poca importancia: el Ferrocarril Mérida a Peto. En

³⁰⁹ Wells, *op. cit.*, pp. 107-108. Anaya abona a esta explicación, sugiriendo que la disputa se relaciona con la tensa disputa por la predominancia entre los clanes por el mercado henequenero regional. *Los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán"*, p. 5

consecuencia, el hecho no fue en un primer momento una consolidación completa, sino parcial.

Curiosamente, aunque esta última empresa no tuvo participación en el proceso inicial, la utilidad del discurso que lo caracterizó a lo largo de su proceso de construcción, el de la conquista de los pueblos rebeldes y la búsqueda de tierras fértiles,³¹⁰ fue retomado por las empresas participantes, mismo que conjuntaron con una argumentación dirigida a la funcionalidad: una mejor logística y operatividad en el espacio y en consecuencia la generación de un rol participativo más rentable y eficiente en la actividad económica del estado. Dicho de otra forma, la unificación de la extensión ferroviaria ya no sólo tenía como objetivo hacer llegar el silbido del tren al interior de la selva y jugar un papel importante en la transportación, a partir de ese momento salía a flote en el discurso la importancia de la rentabilidad para la nueva empresa.

Ahora bien, como ya se mencionó, el proceso de consolidación de FUY se dio en un contexto donde la unificación ferroviaria en otros espacios del país acontecía de forma paralela. No obstante, los análisis han mostrado diferencias considerables, determinadas por el origen de las empresas, así como sus propósitos. Refiriendo un ejemplo del extremo opuesto del país, fue el caso del Ferrocarril de Sonora de la norteamericana Atchison Topeka Santa Fe, el cual mediante compra pasó a manos de la Southern Pacific, también de origen estadounidense. Esta transacción permitió tomar el trazo existente que iba del puerto de Guaymas a la ciudad fronteriza de Nogales, límite con Arizona, y comenzar un nuevo proyecto de construcción y de operación, por lo que no sólo se agrupó la vía existente con las líneas de las zonas mineras, también se inició la expansión hacia el sur a través de Sinaloa, Nayarit y Jalisco. El propósito final era llegar a la Ciudad de México, pero la llegada de la revolución generó dos efectos: el primero, que la construcción se detuviera en Nayarit, y segundo, cuando se retomó la construcción la empresa se detuvo en Guadalajara, definiendo esta última ciudad como su punto final. En este tenor, y quizá el ejemplo más conocido e ilustrativo, fue el articulado por Limantour con la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México, donde la argumentación expresada fue evitar la formación de un

³¹⁰ *Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección de fotografías de las estaciones y planos del Ferrocarril Mérida a Peto con ramal a Sotuta. 1900*, p. 5. La propuesta realizada desde el Mérida-Peto para ese momento, proponía, al parecer, una articulación diferente a la que aconteció años después, sugiriendo que en la terminal de Peto se generará una conexión con los FSOY, es decir, una salida alterna.

monopolio en un sector estratégico, así como razones de eficiencia y financieras, llevando al Estado mexicano a la adquisición accionaria de las tres principales empresas: el Interoceánico, el Nacional, y el Central,³¹¹ en un proceso que dio comienzo en 1902 y se extendió hasta 1909, dando como resultado la formación de los FNM.

En este tenor, el caso de Yucatán, también se expresó como un proceso de consolidación, sin embargo, tuvo diferencias de consideración. Entre las disimilitudes podemos recapitular tres. La primera, es que se hizo en un sistema acotado al territorio estatal, con excepción de la línea que conectaba a Campeche. En segundo lugar, el proceso no se realizó desde el gobierno, puesto que las empresas eran privadas, por lo que la interpretación sugiere que el asunto fue derivado de una visión empresarial y de eficiencia para la transportación en un espacio dinamizado por la fibra verde, aunque se conjugó con la racionalidad ferroviaria de la época, impulsada por el Secretario de Hacienda Limantour. Además, y en tercer lugar, el proceso de consolidación fue la última expresión de la dinámica ferroviaria en la entidad propiciada por los mismos actores, dicho de otra forma, los representantes que dieron génesis a los proyectos mantuvieron negociaciones constantes para expandir sus vías o fusionarse para tener proyectos más sólidos, por lo que la consolidación que comenzó en 1902 y terminó en 1909, fue el último paso de ese dinamismo desde las empresas privadas.

Así pues, la fusión se manifestó en cada una de las empresas que formarían parte del proceso, sirvan de ejemplo, las actas de asamblea de la Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio, donde la propuesta se presentó a los accionistas el 1 de octubre de 1902, concretándose sólo un mes después. El motivo para algunos historiadores, señalado líneas atrás, fue resultado de la rivalidad política, pero lo cierto es que la operación se justificaba bajo “el propósito de unificar el servicio y de evitar rivalidades y competencias ruinosas”,³¹² consenso que resolvería la desarticulación de origen, misma que además había anulado la formación de un sistema ferroviario. El alegato que señala el propósito abona a

³¹¹ Arturo Grunstein. *Del Gobierno accionista al Estado propietario*.

³¹² AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15, f. 1. Informe que se rinde a la asamblea general de accionistas, del 22 de septiembre de 1917, con motivo de la reducción del capital social. El tono del discurso que se manejó para FUY tuvo parecido al utilizado por Limantour para la creación de los Nacionales, es decir, el de evitar la competencia ruinosa, aunque para este caso también se añadió que la medida también pretendía evitar la formación de un monopolio y que un sector estratégico pasara a manos extranjeras.

entender que la búsqueda de la eficiencia jugó un papel fundamental en la operación, y no sólo fue resultado de la dinámica política.

El acuerdo a pesar de ser resultado del consenso de los actores locales y de la naturaleza privada de las compañías, éstas tuvieron que cumplir la ruta burocrática, por lo que cada una realizó la gestión ante la SCOP que les permitiera la autorización para la unificación. El motivo por el cual el asunto correspondía a esta instancia federal se debió a que era de su competencia, a pesar de la notoriedad de los propietarios privados y de la presencia del gobierno local. Fue así como: la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes de Comercio y Constructora del Muelle Fiscal de Progreso realizaron las peticiones y obtuvieron las autorizaciones para dar paso a FUY. Aunque la articulación de la operación estuvo a cargo de Escalante Peón, quien para ese momento se desempeñaba como presidente de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, y quien una vez concretada la fusión tomó la presidencia de la naciente empresa, extendiéndose hasta 1907.

En la solicitud que Escalante realizó el 7 de octubre de 1902 sobresalen algunas peticiones, destacando: la de extinguir a las mismas sociedades, a la vez que pedían que se traspasaran las propiedades, responsabilidades y compromisos estipulados en sus respectivas concesiones a la sociedad naciente.³¹³ El motivo de dicha medida se argumentó en “notoria utilidad”,³¹⁴ y aunque no se expresó el sentido de esa utilidad pública, es posible que el beneficio se sugiriera en dos sentidos, por una parte, alegando utilidad pública al favorecer al estado con un sistema de transporte más eficiente, pero por otro lado, la razón de peso estribaba en corregir los proyectos ferroviarios desarticulados bajo un sistema operativo y administrativo, que no sólo facilitara la movilidad, sino que respondiera a un espacio productor y abastecedor del mercado externo. Por supuesto, la búsqueda de la rentabilidad no debe dejarse de lado. Este ambicioso proyecto reconfiguraría el dominio de las líneas, en adelante una sola compañía tendría el control desde Campeche hasta Valladolid, y desde su punto intermedio, que era Mérida, a Progreso. La decisión en apariencia era sencilla, sin embargo, al no incluirse la vía de Mérida-Peto dentro de la operación, el arbitraje por parte

³¹³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/124-1, f. 1.

³¹⁴ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Correspondencia. Exp. 705. 6 de noviembre de 1913.

de la Secretaría se complicaba, debido a que la conectividad al puerto para la entrada y salida de mercancías quedaba sujeta a una sola empresa, anulando la alternativa de usar el Mérida-Progreso en sus dos opciones: vía directa o por la ruta de Conkal. En otras palabras, la nueva compañía tendría el control de la zona henequenera y de la salida portuaria, dos zonas estratégicas. Por lo que la Secretaría de Comunicaciones manifestó que la propuesta de unificación rompería el esquema de competencia fijado en el artículo 59 de la ley de Ferrocarriles al otorgar el control de un sector esencial a una sola empresa.

Al final, un mes después, la situación fue resuelta, concediendo la petición de unificación, por lo que el 1 de noviembre de 1902 se formalizó el proceso que dio paso a FUY. Sin embargo, la transición no fue sencilla por varias razones. La primera fue que la fusión no se planteó de forma estructurada, realizándose con una planeación hecha al vapor. En segundo lugar, si bien en términos legales y formales se llevó a cabo, en sus primeros años siguieron operando las compañías en forma independiente. En tercer lugar, la incorporación de la empresa Mérida-Peto se hizo unos años después, lo que significaba sólo una integración parcial, como ya se señaló.

En tal sentido, y retomando el primer caso, la fusión llegó a poner freno a proyectos de corto y mediano plazo de cada compañía, los cuales no sólo incluían la negociación o renegociación de las concesiones, ni el reclamo de subvenciones, o solicitud de prórrogas para el cumplimiento de compromisos, sino también proyectos de crecimiento individual. Tal fue el caso mismo de la Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio (CFMAC), quien un año antes, el 4 de octubre de 1901, había acordado entre sus accionistas la reforma de los estatutos de la empresa. Esto incluía el artículo 4, apartado donde se incrementó el capital social, de 400 mil a 1 millón, dividido en 10 mil acciones, correspondientes a 100 pesos cada una, con posibilidad de aumentar el capital, previa autorización de la Secretaría de Hacienda.³¹⁵ Un caso adicional que ilustra esta situación fue la aprobación a FUY por parte de la SCOP para la construcción de un ramal de Citás a Espita. Esta autorización se realizó el 18 de junio de 1903, ocho meses después de fundada la nueva empresa.³¹⁶ La particularidad de esta situación, fue que la concesión original fue otorgada a

³¹⁵ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Historia. Sub-serie: Libro de Actas de sesiones. Caja 1, Exp. 21, ff. 8-10.

³¹⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/362-1, f. 1. Este expediente es representativo porque las solicitudes para construir ramales o vías de concesiones previas, no sólo corresponde a 1903. En él hay solicitudes que abarcan de 1903 a 1906.

Francisco Cantón antes de la fusión. Como último ejemplo tenemos el caso de Serapio Rendón, quien entre el 5 y el 9 de enero de 1903 solicitó autorización para traspasar a FUY los derechos de construcción de un tranvía que había obtenido el 30 de mayo de 1901 para la Ciudad de Progreso.³¹⁷ La argumentación de Rendón para realizar el traspaso se sustentó en mencionar las mejores condiciones financieras de la compañía beneficiaria, lo que ponía en desventaja a Rendón para la materialización del proyecto. Este caso en particular revela dos situaciones, por una parte la gestión de la concesión por parte de Rendón puede considerarse una gestión de especulación en la antesala de la consolidación, que si bien pudo haberse ejecutado en la construcción, enfrentaría retos de competencia con la existente y añeja vía de Mérida-Progreso. Por otra parte, la compra-venta anulaba la posibilidad de competencia, aunque minúscula, además de que monopolizaba el servicio de transporte de pasajeros, ampliando la oferta de servicio, en caso de hacerse, al tranvía. Resumiendo, acorde con los ejemplos, en los casos referidos resalta no sólo la inmediatez de la fusión, sino también la existencia de proyectos individuales de crecimiento que se vieron obstaculizados o mutaron por la fusión misma.

En el segundo caso, el del tema de la operación, la tarea no fue sencilla debido a los retos a resolver en dos áreas fundamentales: la parte administrativa y la de material rodante. En cuanto a la parte administrativa se señalaba la falta de departamentos y personal calificado, mientras que en lo concerniente al material rodante, se consideraba al existente inadecuado e insuficiente. Por supuesto que la atención a las deficiencias se hizo inmediatamente, aunque no de forma total, lo que explica en años posteriores la adquisición de la deuda. Sin embargo, a pesar de que se compró material rodante, por cierto, de mala calidad, surgía un nuevo problema, la falta de infraestructura, entre la que se incluían falta de patios de vías, laderos, escapes, y bodegas, entre otros elementos. Esta situación complicaba el funcionamiento eficiente al imposibilitar la movilidad del material rodante en el patio de vías de forma simultánea, al menos en la conexión Mérida-Progreso. En cuanto a la fuerza motriz, el material también era calificado de insuficiente, además de que se había arraigado la mala práctica de ingresarlo sólo cuando sufría averías y no de forma regular para darle mantenimiento. Aunado a ello, se solicitaba una renovación tecnológica de este material, que si bien había cumplido su propósito para las primeras décadas, los 4 cilindros

³¹⁷ AGEY. Fondo: Congreso del Estado. Serie: Dictámenes. Sección: Comisión de Gobernación. Caja 57. Vol. 7, Exp. 41.

de las primeras locomotoras habían dejado de satisfacer la demanda creciente de movilidad al limitar el volumen y peso de arrastre, por lo que se propuso cambiarlas a máquinas de 6 cilindros. Dificultando más este problema se encontraba el tema de los rieles, los cuales también enfrentaban un desfase al no haber sido renovados en años anteriores, situación que los condicionaba sólo para ser usados por las primeras locomotoras y vagones, imposibilitando en consecuencia la circulación de material rodante de mayor capacidad.³¹⁸ La solución implicaba la implementación de una inversión que resolviera de fondo el problema, no obstante, la recién formada empresa no estaba en condiciones de realizar un desembolso considerable, por lo que adoptó medidas que resultaron ser más paliativas que resolutivas. Sirva de ejemplo, la sugerencia que se hizo sobre la adquisición de nuevo material motriz, el cual serviría para las mercancías, mientras que el existente ayudaría al servicio de pasajeros en vía principal o ramales. En suma, la administración de FUY no sólo había realizado la consolidación, sino que había detectado problemas de fondo, mismos que le tocaba resolver, sin embargo, eso implicaba un reto de reorganización que, como el mismo Escalante señaló, era más complicado que una tarea de organización, debido a que se tenía que lidiar con vicios arraigados de las primeras empresas.

En esta línea, el inconveniente de la centralización de los talleres fue otra dificultad a resolver, pues aún para el primer informe de la empresa se señalaba que si bien ya se había realizado la unificación, ésta sólo había sido financiera, puesto que las empresas seguían operando por separado. La realidad era que incluso en la parte de la contabilidad aún había claroscuros, los informes aún se seguían generando por empresa para posteriormente concentrarse en un informe final. Situación que cambió cuando las extintas compañías dejaron de concebirse bajo esa modalidad y pasaron a entenderse como Divisiones, implicando no sólo un cambio de nombre, sino la subordinación a una entidad mayúscula que además apostaba por una operación racional en términos de modernidad administrativa. Aunque uno de los efectos problemáticos al que dio pie fue, que sólo atenuó los problemas originarios. Por otra parte, en la sección operaria, ésta se había complicado por la ausencia de infraestructura, por lo que se señalaba necesaria la construcción de dos espacios claves: un taller y una estación central. En cuanto al taller se proponía su construcción en Santa Isabel, donde se agruparían las tres divisiones existentes. El beneficio de esta centralización

³¹⁸ BY. Fondo reservado: FUY, 1900-10. Informe del Consejo de Administración, director general y comisarios, 27 de agosto de 1903, ff. 6-13.

no sería sólo logística, sino de economía, al permitir la reducción de 100 operarios, pasando así de 300 a 200. En cuanto a la estación central, se apostaba para una logística que facilitará la movilidad de pasajeros desde un solo punto, así como el manejo eficiente del tráfico.³¹⁹ Al final, también era un tema de economías Este proyecto de centralización se hizo bajo la consulta de expertos, como el Sr. Ward y el ingeniero Sr. Jones, siendo este último el que sugirió los arreglos a las terminales de los ferrocarriles en Veracruz, pertenecientes al Ferrocarril Mexicano. La identificación de complicaciones y la puesta en marcha de mejoras, así como la búsqueda de asesoría daba cuenta de lo apremiante de la situación para las tareas de renovación administrativa y operativa.

En tercer lugar, y respecto a la integración final de las compañías, debe mencionarse que las vías que se internaban a la parte sur del estado correrían una suerte distinta, puesto que no formaron parte inicial del proyecto de fusión. Incluso, aún para años posteriores a 1902, fecha en que se consolidaron las otras empresas, la vía de Mérida a Peto seguía negociando y conquistando modificaciones a su concesión original, debido a que la línea sostuvo la postura de mantenerse independiente. Sin embargo, para noviembre 2 de 1908, Joaquín D. Casasús, representante de la línea manifestó que la empresa había resuelto “ponerse en liquidación con el fin de ceder todo su activo y pasivo a la Compañía de los F. C. Unidos de Yucatán [...]”.³²⁰ La decisión resultaba de una posición insostenible para Cantón, traduciéndose en la depreciación de los valores de su empresa y que lo habían colocado al borde de la ruina, como lo señala Anaya, por lo que la única alternativa fue poner a remate la compañía.³²¹ La petición de compra fue aprobada el día 7 del mismo mes por la SCOP, con la única condición de que la empresa tendría que remitir la escritura pública para autorizar y formalizar el traspaso. No obstante, la elaboración de dicho documento entre el Ferrocarril de Mérida a Peto y FUY tuvo un proceso de gestión relativamente largo, pues a pesar de que dio inicio en noviembre de 1908 y fue secundado con la elaboración y firma de la escritura por parte de ambas compañías el 16 de enero de 1909, sólo fue aprobada hasta el

³¹⁹ BY. Fondo reservado: FUY, 1900-10. Informe del Consejo de Administración, director general y comisarios, 27 de agosto de 1903, ff. 13-23. Otra área donde la innovación tecnológica permitió reducir personal, fue el equipamiento con frenos de aire comprimido. Escalante, citando un ejemplo, mencionó que una tren con 35 vagones requería 15 retranqueros para atender los frenos, mientras que el uso de esta nueva tecnología requería ya sólo la ayuda de dos o tres hombres, f. 27. Lo cual no significaba sólo una mejora económica sino el ahorro de mano de obra y la proyección de un equipo de viaje de mayor seguridad con los últimos adelantos tecnológicos de la época.

³²⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/132-1, f. 1.

³²¹ Anaya, *La crisis internacional y el sistema bancario*, p. 159.

30 de julio de este último año, una vez que la Secretaría de Comunicaciones dio el visto bueno al manuscrito.

Por supuesto que el aval de la SCOP sólo fue proporcionado después de revisar el proceso de compra-venta, mismo que resolvió puntos clave para poder llevar a cabo la operación, destacando: la amortización de todos los bonos hipotecarios emitidos por la escritura pública del 26 de agosto de 1899; la cobertura total del pasivo de la empresa en venta, el cual ascendía a 2 millones 100 mil pesos; y la aceptación por parte de FUY de los compromisos adquiridos por parte del Ferrocarril de Mérida a Peto, destacando la construcción de vías pendientes.³²² No hay que olvidar que Limantour figuró en el proceso, incidiendo para que FUY adquiriera a la empresa yucateca “[...] en condiciones favorables y [con] la reducción al 7 ½% de interés del 10% que la compañía pagaba por su deuda a los Bancos de la localidad.”³²³ Al final, las condiciones de compra no eran ajenas a las que se presentaron en 1902, es decir, el traspaso de compromisos era parte implícita de la operación, aunque en este último caso las ventajas fueron mayores para FUY, al menos en el precio.

Sin embargo, la postergación de la venta permite generar algunas hipótesis sobre el aplazamiento de la operación. La primera, es que Rodulfo Cantón apostó por mantener la propiedad y operación de la vía de forma independiente, consciente de que contaba con la única línea que se dirigía al interior del estado, y en consecuencia estratégica, por lo que su preservación en el mediano y largo plazo podría ser ventajosa. No obstante, el desequilibrio entre los ingresos y los egresos habían colocado al Mérida a Peto en una encrucijada, sobre todo a partir de 1902 cuando los fletes descendieron, situación que se complicó en 1907 con la crisis estadounidense.³²⁴ Por lo que se sugiere que la opción inmediata y viable para Cantón fue la venta de su empresa a FUY. Ilustrando la situación se puede observar el resultado de las operaciones de los primeros años de la nueva centuria, y es que a pesar de que éstos fueron favorables, los pasivos alcanzaron hasta el momento de la compra-venta 2.1 millones de pesos. Por lo que una decisión del Consejo de Administración y además condición de FUY para realizar la operación, fue que se debían cubrir. De esta forma, la liquidación dejaba sin

³²² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/132-1, f. 12.

³²³ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 3, Exp. 9, f. 3 (foja suelta).

³²⁴ Anaya, *La crisis internacional y el sistema bancario*, p. 157. Un balance concreto sobre el impacto de la crisis en el Mérida a Peto es una tarea pendiente, sin embargo, dada la naturaleza de su contexto es casi seguro que hubo un efecto al igual que sucedió con las actividades ligadas al comercio exterior, como nos lo señala Anaya. Aunque ésta no fue el motivo único para la venta de la compañía.

deuda a la extinta compañía y auguraba aún ganancia: “Los sobrantes que resulten después de cubiertos todos los créditos pasivos, gastos de explotación, administración y conservación, y por último los de la liquidación de la sociedad, los pasará al activo para ser prorratedos entre las mil doscientas acciones que representa la compañía”.³²⁵ Repartición de la que por cierto, el mayor beneficiado sería Rodolfo G. Cantón, debido a que él era el poseedor de 999 acciones de las 1200 disponibles, quedando las 201 acciones restantes divididas en 5 accionistas más. Por supuesto, no puede dejarse de lado en la explicación lo señalado en líneas anteriores por Anaya, quien identificó los orígenes del problema en la crisis de 1902, cuando los empresarios, incluyendo a los ferrocarriles, subestimaron la crisis y traspasaron la depreciación de sus activos a los bancos locales. Particularmente los abusos bancarios, reflejados en auto-préstamos, como fue el caso del mismo Rodolfo Cantón, cuando fue presidente del Banco Yucateco.³²⁶

Por todo esto, se puede afirmar que el proceso de consolidación tuvo infortunios que le impidieron concretarse durante la primera década del siglo XX. Incluso aún después de la adquisición del Mérida-Peto, y a pesar de que ya se podía hablar de la existencia de un sistema ferroviario en Yucatán, la realidad es que el arribó de la revolución complicó la situación para la empresa, posponiendo la aplicación de medidas resolutivas a los problemas originales derivados de la fusión. Baste, como muestra, el tema de la estandarización de vías, pues aún para 1921 se seguía careciendo de homogeneidad, siendo la división Norte la única vía ancha de todo el sistema, mientras que las divisiones Sur, Este y Oeste permanecieron con vías angostas, lo que se traducía en una desproporción importante considerando que de los 847.5 kilómetros que formaban el sistema, sólo 102.7 km., eran de vía ancha, mientras que 744.9 km., correspondían a vía angosta. Esta situación claramente era vestigio de la forma en que se construyeron los ferrocarriles en Yucatán, pero también un indicio de que no se había consumado la modernización del sistema, manifestándose el retraso en las condiciones materiales de las divisiones.

Observando la situación más a detalle, el problema era más complejo, sirva de ejemplo, el tema de los pesos de los rieles como un agravante más a las condiciones de las vías. En este sentido, la división Norte en su ruta de Mérida-Progreso había colocado rieles

³²⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/132-1, f. 29.

³²⁶ Anaya, *La crisis internacional y el sistema bancario mexicano*, pp. 159-163.

de 70 libras, mientras que en su parte correspondiente de la capital a Izamal contaba en sus primeros 22 kilómetros con rieles similares, mientras que del kilómetro 23 al 42 los rieles colocados eran de 40 libras solamente, tramo que era seguido por riel de 45 libras en los kilómetros del 43 al 66. Esta situación, donde compaginaban los vestigios y las mejoras materiales, estaba presente en todas las divisiones, tal fue el caso de la División Sur, cuya extensión estaba formada por rieles de 50, 40 y 35 libras.³²⁷ Por si fuera poco, habría que agregar que la compra de rieles desde el comienzo de la experiencia ferroviaria se caracterizó por prácticas fraudulentas, al adquirir material deficiente, y que lastimosamente fue un lastre para décadas posteriores.³²⁸ El problema era la generación de sobrepeso en los rieles, los cuales no estaban adecuados para soportar cargas mayores a las especificadas, por lo que a pesar del mantenimiento que se proporcionaba, el deterioro era acelerado. En contraste, la división Oeste, particularmente la ruta a Campeche, presentaba a pesar de la variedad de rieles “mejor estética y solidez”, aunque la situación más favorable no correspondía necesariamente a un mejor mantenimiento, sino a la baja densidad de transportación que caracterizaba a la ruta. Al final, la falta de estandarización que no se había podido concretar desde la formación de FUY reflejaba la falta de actualización del servicio, y a su vez la necesidad de eficiencia hacia los usuarios y a la empresa misma. Aunque la atención para atender la problemática no siempre fue bien una prioridad, como lo deja ver el mismo caso de la ruta a Campeche, cuya vía fue prioritaria para la sustitución de vía angosta por vía ancha como parte de un programa de reorganización posterior a 1921.³²⁹ Esta situación mostraba una contradicción, debido a que era una línea de bajo tráfico y en mejores condiciones que las líneas del oriente y del sur, por lo que el cambio de esta vía no necesariamente era la mejor decisión. Continuando, en el tenor de las vías también estaba el tema de los durmientes y su corta duración, cuya conservación era sólo de dos años, siendo la causa de su acelerado detrimento el tipo de madera y la técnica de corte. A lo que se añadía el problema del balasto, el cual no era igual en toda la vía, y del cual el de mejor calidad se destinaba a la vía de Mérida a Progreso. En resumen, el sistema de vías estaba formado por piezas inconexas en su calidad y soporte, y atendido con decisiones poco certeras.

³²⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 10-11.

³²⁸ Anaya, Los “Ferrocarriles Unidos de Yucatán”; ensayos reorganizativos 1910-1942, p. 9.

³²⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 115.

Finalizando con las tribulaciones de la consolidación y la centralización, sobresale un pendiente de no poca importancia: el tema de la estación central, pues como se señaló, en 1902 se realizó la fusión de las empresas, sin embargo, cada una siguió operando en sus terminales. No fue sino hasta el 15 de septiembre de 1920 que se inauguró la Gran Estación Central de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, aunque los gastos de su edificación finalizaron hasta el 31 de diciembre del mismo año con una inversión total de 1.4 millones de pesos.³³⁰ La inauguración de la estación central no sólo apostaba por la eficiencia de las operaciones y el ahorro de costos, también proyectaba una imagen fortalecida y estable de la empresa, sin embargo, su culminación, cerca de dos décadas después, llegó tardíamente, dilatando una obra imprescindible para la centralización. La invisibilidad de la obra pasa desapercibida probablemente por los altibajos de la demanda de henequén, particularmente en la revolución cuando alzando su punto máximo, lo cierto es que una centralización temprana de las operaciones hubiese sido de gran utilidad para las finanzas de la empresa. Por otra parte, la imagen tardía de estabilidad proyectada con la estación central a inicio de los veinte, guardaba tras bambalinas uno de los grandes problemas de la empresa, y que sin duda fue uno de los mayores desafíos de la compañía: el tema de la deuda, la cual se volvió un lastre permanente.

El obstáculo de la deuda

La historiografía ha señalado que la construcción de ferrocarriles por parte de las entidades gubernamentales o privadas, en los países latinoamericanos, se realizó con deuda pública o privada. En el caso mexicano, la situación no fue diferente, y quizá el ejemplo más representativo sea el de los FNM, donde el tópico de la deuda fue recurrente por las dimensiones que alcanzó no sólo dentro de la empresa sino también para el estado crediticio del país en el orden internacional.³³¹ No obstante, la historiografía aún tiene pendiente el análisis de casos particulares, entre los cuales se encuentra Yucatán, donde la construcción

³³⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1. ff. 17-18.

³³¹ Una versión sucinta de las inversiones extranjeras en México es la de Luis Nicolau D'Olwer. "Las inversiones extranjeras", en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El porfiriato*. México: Hermes, 1965. El autor debate la tesis sobre el predominio de las inversiones norteamericanas en México en el ramo ferroviario. Apuntando que la inversión fue compleja, por lo que si bien existió una presencia mayoritaria de capital norteamericano, este sólo se fortaleció en el primer quinquenio del siglo XX, pues anterior a este momento hubo presencia de capital inglés considerable, por su puesto, combinado con norteamericano. pp. 1064-1086.

de ferrocarriles se hizo con capital privado local en los primeros treinta años.³³² Sin embargo, cómo se ha mencionado, el consenso para Yucatán es que la presencia de la inversión local en el transporte se debió al cultivo y explotación del henequén, toda vez que los ingresos de la venta de éste permitió la construcción de vías ferroviarias, no obstante se ha sostenido en este trabajo, que la situación más bien obedeció a un paralelismo para la explotación del henequén y la construcción de vías férreas, por lo que se deben entender como negocios separados, y en consecuencia, con sus propios avatares.

Esta tesis propuesta cobra sentido y cuestiona, no sólo el momento primigenio del henequén y los ferrocarriles, también el posible cobijo directo que dio a la explotación ferroviaria. Es decir, las dimensiones alcanzadas por el cultivo y explotación henequenera son indiscutibles, pues no sólo se volvieron parte importante de la economía local sino también porfiriana. Pero al parecer, los recursos del henequén no siempre fueron canalizados a la industria ferroviaria, y no lograron resolver las deficiencias que surgieron. En este tenor la cuestionada relación financiera entre henequén y ferrocarriles explica en parte las insuficiencias operativas, materiales, los proyectos de expansión, entre otros factores, así como el funcionamiento “regular” de los ferrocarriles antes de 1902, mientras que posterior a esta fecha, circunstancias similares, así como las decisiones administrativas de la misma fusión, ayudan a entender por qué la empresa de FUY gestionó una deuda extranjera, conocida como la deuda inglesa.³³³ Esto sugiere que los recursos estaban ausentes en el momento primigenio de las primeras propuestas ferroviarias, y posterior a ello, durante la época de bonanza, éstos no siempre se canalizaron al sector. En este tenor, es preciso cuestionar: por qué se contrajo la deuda, cómo se gestionó, cómo se manejó, y cuál fue la relación: deuda-empresa y acreedores en el mediano y largo plazo.

³³² En otros casos que tienen similitudes y que deben ser analizados de forma particular, son las construcciones ferroviarias realizadas por las empresas mineras. Si bien sus vías están intrínsecamente ligadas al ritmo de la explotación minera, se ha dado por sentado que la utilidad estuvo sujeta sólo a la extracción de minerales, cerrando las posibilidades a estudios sobre sus usos alternos y la utilidad para las localidades. Entre algunos ejemplos que deben ser analizados se encuentra el caso del Ferrocarril de Nacozari y Cananea en Sonora. La importancia de ellos, es que si bien fueron propiedad privada de las mineras, se terminaron por integrar al sistema de los FNM para la segunda mitad del siglo XX.

³³³ El tema de la deuda ha sido abordado brevemente en la historiografía. Estos trabajos en ocasiones se caracterizan por ser añejos, como el de D’Olwer, *op. cit.*, quien sólo refiere la deuda como una expresión de inversión extranjera en México, y cuyas obligaciones en oro para 1910 se emitieron en Londres, Ámsterdam y Hamburgo a través de un sindicato de banqueros, mismos que los extendieron hasta Francia.

Acorde con lo mencionado, para el último tercio del siglo XIX, las empresas ferroviarias evitaron la adquisición de deudas con bancos nacionales o extranjeros. Esta negativa, sugiere Carrillo, fue mantenida con bravura, sin importar que los inversionistas “hubieran terminado prácticamente arruinados”.³³⁴ Este escenario adverso y alejado de los capitales nacionales o extranjeros se debió a las restricciones políticas de la región y su búsqueda de autonomía económica, propiciando la solitaria presencia de los inversionistas yucatecos. Aunque es cierto que fueron motivados por las subvenciones y la idea de emprender un negocio que se vislumbraba exitoso, y sobre todo, de tener prominencia en una industria que no sólo crecía como necesaria para el transporte del henequén, sino como parte complementaria y necesaria de la economía peninsular, es decir, el control del sistema ferroviario permitiría no sólo la extracción de la fibra, sino también del transporte y control de otras mercancías de la región. La realidad, es que el negocio había sido cocinado con deficiencias estructurales, entre las que se encontraba el tema de los capitales, pues si bien los concesionarios fueron los impulsores de los proyectos, éstos tuvieron que buscar formas alternas para capitalizarse, siendo algunas de ellas: la solicitud de loterías, pero también la adquisición de préstamos con los hacendados a cambio de facilitar el servicio, o bien la emisión de bonos dentro de las empresas. La puesta en marcha de estas medidas logró paliar las necesidades inmediatas, pero no la resolución total.

El surgimiento de FUY llegó para resolver las deficiencias, pero también para plantear nuevas necesidades apremiantes, por lo que la llegada del nuevo siglo demandó la inyección de capital como una medida necesaria para la atención de mejoras, como: la construcción de patios de vía, una estación central de pasajeros en Mérida y una más pequeña en Progreso, un solo taller mecánico, y bodegas de carga, así como las líneas necesarias para dirigir las vías a la estación central.³³⁵ Esto sin contar los proyectos de las diversas líneas que tenía que retomar, así como de los compromisos pendientes de cada una. Realizar estas mejoras demandaba capital, el cual se estimaba en 2 millones de pesos plata mexicana, por lo que en la búsqueda de opciones para el financiamiento se planteó la vía hipotecaria,

³³⁴ BY. Fondo Reservado: FUY. Problemas de los Ferrocarriles de Yucatán, por José María Carrillo Gamboa, 1950, pp. 3-5. Esta propuesta de Carrillo es ilustrativa, sin embargo, debe ser colocada entre interrogantes. Esto se debe a que personajes, como: Rodolfo Cantón, a pesar de que terminó vendiendo el FMP a un precio bajo, fue actor central en el escenario especulativo que se creó desde 1902. Situación que pudo ser propiciada al desempeñarse como presidente del Banco Yucateco para los primeros años de 1900. Anaya. “La crisis internacional y el sistema bancario mexicano”. 2002, p. 159.

³³⁵ BY. Fondo reservado: FUY, 1900-10. Informe del Consejo de Administración, director general y comisarios, 1903, ff. 31-32.

proponiendo gravar algunas propiedades urbanas, así como algunos terrenos y edificios que no entraban en el rubro de la explotación.³³⁶ Al final la medida se consideró inviable y terminó siendo declinada, por lo que seguiría sin resolverse la reorganización material que respondiera al ritmo creciente del mercado interno y exportador de Yucatán.

La negativa a la contratación de créditos radica en la búsqueda por mantener alejada a la empresa de este tipo de operaciones, pero también a la visión optimista que ha recogido la literatura clásica, y que tiene que ver con el “sano funcionamiento” de las empresas. Esto lo sugiere el mismo Carrillo, quien manifestó que la contratación de la deuda con la gestión de Molina en años posteriores obedeció al cambio administrativo más que a una necesidad real. Puesto que, mientras al mando de la compañía estuvo Escalante, de 1902 a 1907, la empresa caminó sin mayores dificultades. Sin embargo, la quiebra de la casa Escalante, impulsada por Molina, y el control de éste en la política regional así como de los ferrocarriles a partir de 1907, abrieron la posibilidad a la contratación de la deuda. Asegurando que Molina mantuvo una especie de complicidad con Limantour, replicando en el plano local las políticas del Secretario de Hacienda, distinguidas: “por concentrar empréstitos, sin necesidad, teniendo fondos en Caja, pero ganándose cuantas comisiones y presumiendo al mismo tiempo de codearse con los banqueros internacionales”.³³⁷ Esta aseveración sobre la prosperidad, que bien puede plantearse como hipótesis, se vuelve endeble por las evidentes deficiencias materiales con las que surgió FUY, y que trataron de ser resueltas por la administración de Escalante. Lo cierto es que el contexto de 1907 marcado por la crisis económica generó inestabilidad en las empresas yucatecas a raíz de la quiebra de los bancos estatales, escenario que motivó a los Molina para la contratación de un empréstito para no arriesgar sus propios recursos, los cuales por cierto habían salido librados de la inestabilidad económica.³³⁸ Sumado a ello, la decisión fue incentivada por las negociaciones para hacerse del ferrocarril de Mérida a Peto, además de que FUY tenía el pago de los compromisos previos de 1906.

A manera de paréntesis, debe mencionarse que la intervención de Limantour en los FUY no fue un proceso idéntico al de los Ferrocarriles Nacionales. En estos últimos se llevó a cabo una mexicanización, como una medida preventiva para evitar que el control del sector

³³⁶ BY. Fondo reservado: FUY, 1900-10. Informe del Consejo de Administración, director general y comisarios, 1903, ff. 31-32.

³³⁷ BY. Fondo Reservado: FUY. Problemas de los Ferrocarriles de Yucatán, por José María Carrillo Gamboa 1950, p. 17.

³³⁸ Anaya, Los “Ferrocarriles Unidos de Yucatán”; ensayos reorganizativos 1910-1942, p. 10.

ferroviario fuera objeto de disputa por parte de las empresas extranjeras, evitando el control foráneo de un sector estratégico. En el caso de los yucatecos, la intervención de Limantour no estuvo relacionada con el control sino con el rescate del sector, derivada de la crisis bancaria, puesto que la incidencia del Secretario de Hacienda adquirió fuerza en 1907 a raíz de la crisis y la bancarrota de los bancos locales: el BY y el BMY. La intervención de la Secretaría de Hacienda fue inevitable, siendo la disposición la fusión de ambas entidades para dar paso al Banco Peninsular Mexicano en 1908, y cuya administración quedó a cargo del BNM. Esta última entidad fue adquiriendo de forma progresiva los valores del BPM, entre los que se encontraban las acciones de FUY.³³⁹ La operación facilitó que las acciones de la empresa de transportes yucateca, las cuales se habían mantenido, al menos hasta 1900, en manos de actores locales, comenzarán su éxodo, dicho de otra forma, dio inicio la migración de las acciones que hasta ese momento se habían mantenido bajo el capital regional y que habían sido el distintivo de los ferrocarriles, aunque hay que apuntar que este traslado accionario no necesariamente implicaba un cambio en la toma de decisiones de la compañía. La apertura surgida a raíz de esta operación, abrió una página sobre la posesión de las acciones, comenzando una extranjerización de las mismas, y que celosamente habían sido de posesionarios yucatecos.

Por otro lado, la explicación formal sugiere que la intervención a los bancos regionales se debió a causas más complejas. En este tenor, Anaya plantea que la quiebra de los bancos yucatecos no obedece sólo a la crisis de 1907, pues si bien es cierto que se afectaron los sectores de exportación, los problemas fueron más profundos, destacando tres factores. En primer lugar, se supuso una crisis corta, por lo que los empresarios recurrieron al BMY y al BY para solicitar créditos, en segundo lugar, el espiral inflacionario causado por la modernización a la ciudad de Mérida, y en tercer lugar, la crisis agrícola de 1903. Estos factores fueron conjugados en el escenario sensible de la crisis con los auto-préstamos. Al final, los créditos superaron el capital social de los bancos yucatecos, suma que correspondía a 18 millones de pesos, perteneciendo 12 al BY y 6 al BMY, mientras que los préstamos llegaron a 20 millones. En consecuencia, la intervención bancaria en Yucatán, no sólo obedeció a la estrecha relación de los bancos y los ferrocarriles, sino a operaciones mal realizadas en las instituciones, lo que dio origen al BPY en 1908, como ya se señaló.

³³⁹ BY. Fondo Reservado: FUY. Problemas de los Ferrocarriles de Yucatán, por José María Carrillo Gamboa 1950, pp. 42-43. Véase Anaya. “La crisis internacional y el sistema bancario mexicano, 1907-1909”, 2002.

Institución que por cierto, incluyó al Banco de Campeche, el cual tenía serios problemas de origen. Por último, es preciso señalar que la maniobra de los bancos fue idea de José Castello, originario de la península,³⁴⁰ y no de Limantour propiamente. En resumen, la intervención en el sector bancario, y en consecuencia ferroviario no fue precisamente una maniobra para su control, sino la resolución a una serie de deficiencias.

Retornando, FUY no desistió de la adquisición de deuda para poner en marcha su programa de inversión y reorganización, fue así que en el segundo quinquenio del siglo XX, la empresa adquirió dos préstamos que marcaron su ritmo de funcionamiento: el de 1906 y el de 1910. El préstamo más conocido en la literatura es éste último, conocido comúnmente como la deuda inglesa, sin embargo, el empréstito de 1906 fue fundamental, sin él no se puede explicar el compromiso que se daría tres años después. El primero se hizo aún bajo la gestión de Escalante, y el segundo, después de 1907 bajo la administración Molinista. Aunque existe un hilo conductor entre ellas, la refinanciación de las deudas. La de 1906, la deuda de Nueva York, fue la conversión de la deuda de FUY ante el Banco Nacional de México, misma que a su vez tuvo su conversión en la deuda inglesa de 1910.

El primero se contrajo específicamente el 31 de agosto de 1906 con los banqueros neoyorquinos Ledenburg, Thalmann & Co. Dicho compromiso fue acordado y avalado por la asamblea general de accionistas el 21 de agosto del mismo año, misma que dejó a cargo de la negociación al entonces gerente general, Nicolás Escalante. El préstamo fue de 1 millón de dólares en moneda de oro americano. Entre las cláusulas se señalaba que el préstamo se haría a través de la emisión de pagarés del 5%, pagadero en oro. Las letras debían emitirse en 5 series, constanding cada una con un valor nominal de 200 mil dólares, mientras que los pagarés de cada serie tendrían una denominación de 5 mil dólares, mismos que debían llevar la fecha de septiembre de 1906, y causarían réditos de 5% al año, pagaderos semestralmente los primeros días de marzo y septiembre, siendo amortizables en cualquier día en que los réditos devengaren, previa notificación de 60 días, a razón del 101% sobre su valor

³⁴⁰ Anaya. “La crisis internacional y el sistema bancario mexicano, 1907-1909”, 2002, p. 159. Anaya revisa la correspondencia entre Cantón y Limantour de 1907 y 1908, pp. 157-163. Además identificó que dentro de los personajes que se realizaron auto préstamos destaca el mismo Cantón, dueño del FMP. Por otra parte, dentro del proceso de la “insensata especulación” que identifica Anaya, se encuentra la depreciación de las acciones de FUY, las cuales para 1903 se cotizaban en 1 250 pesos, llegando a 1905 con un valor de 105. Por último, un problema adicional al que se enfrentaron los bancos regionales, incluido el yucateco, fue el robo de 1 080 000 pesos al BPY. Para un análisis más detallado véase el mismo texto de Anaya en la página 172.

nominal.³⁴¹ Este contrato comprometía a la empresa a no adquirir ningún otro compromiso financiero, además de que mientras los pagarés estuvieran vigentes la compañía no podía hipotecar sus bienes, salvo autorización de los banqueros. En este mismo tenor, la empresa quedaba comprometida a rendir informes mensuales y semestrales exponiendo los resultados de la explotación, así como de su activo y pasivo corriente. Este compromiso daba presencia importante a los prestamistas dentro de la compañía. Representación que se afianzaba con el nombramiento de los mismos banqueros como agentes fiscales, papel que los volvía intermediarios en la liquidación de los pagarés, toda vez que para el manejo del préstamo se creó un fideicomiso.

La emisión de las series se haría a través de letras distintivas: “A”, “B”, “C”, “D”, y “E”. Cada uno de ellos vencería de forma anual, es decir, la serie “A” vencería el 1 de septiembre de 1907, la serie “B” en 1 de septiembre de 1908, la serie “C” el 1 de septiembre de 1909, la serie “D” el 1 de septiembre de 1910, y la serie “E” el 1 de septiembre de 1911. La fecha fijada significaba que los pagarés serían otorgados el 1 de septiembre de 1906, aunque su aprobación debía ser autorizada por la New York Trust Co., quien fungiría como su registrador. Por su puesto que del monto del préstamo se descontarían las comisiones correspondientes, las cuales eran de 4%.³⁴²

La pregunta obligada, para qué se realizaba la contratación del préstamo, venía implícita y contestada en el contrato. El documento fijaba la utilización del préstamo, el cual sería destinado para dos propósitos. El primero sería el pago de la deuda flotante, suma que para ese año ascendía a 1, 566, 827 pesos. La cantidad sobrante pretendía ser destinada para la construcción de un ramal, que iba desde Dzitas hasta Espita o Tizimin, o para la construcción de cualquier otro ramal que se sugiriera, o bien, para la construcción de muelles y obras en terminales de Mérida o Progreso. Es decir, cubrir compromisos y dar comienzo a obras de construcción. Sin embargo, había ambigüedad en la aplicación de los dineros para las obras, no porque su destino no estuviera manifestado, sino porque a pesar de que en años previos se había puntualizado en las deficiencias del sistema, la disposición de los recursos iban a ampliar la red, en vez de priorizar obras estratégicas, además, el préstamo seguía sin

³⁴¹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 2, Exp. 5.

³⁴² AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea, Caja 2, Exp. 5.

ser suficiente para poner en marcha un programa de rehabilitación integral de acuerdo a las necesidades de la empresa, y por el contrario, el volumen del préstamo estaba destinado a resolver los compromisos derivados de la misma fusión, pero no para paliar las carencias de infraestructura que tanto demandaban los ferrocarriles.

Al final, y pese a las ambigüedades, el préstamo se concretó. Sin embargo, hubo una situación que desvirtuó el destino del empréstito: la compra de la Agencia Comercial de Escalante.³⁴³ La adquisición por parte de FUY de la citada agencia dividió al Consejo de Administración a posteriori, poniendo a los miembros en dos bandos a mediados de 1907, por una parte, los que aplaudían la decisión de comprar las acciones de la Agencia Comercial, y los que la reprobaron. Esta adquisición se realizó aún bajo la administración de Escalante, quien manifestó después de dejar el cargo, que las finanzas de la Agencia hasta ese momento eran sanas, aseveración por demás dudosa, por lo que la adquisición del préstamo en Nueva York había abierto una ventana de oportunidad para que FUY canalizará los recursos obtenidos a la adquisición de una casa comercial. La operación comprometía los dineros destinados a cubrir los compromisos y realizar algunas mejoras materiales, sin embargo, ello no impidió que la empresa ferroviaria adquiriera el 16 de noviembre de 1906 la Agencia Comercial, previa autorización de los acreedores. La transacción se consideró una maniobra equivocada, pues parte del Consejo señalaba que la Agencia estaba en quiebra, situación que matizaba el mismo Escalante para el 20 de agosto de 1907, explicando que el problema de la operación no había sido la compra de acciones lo que había complicado la situación financiera de la empresa, sino la crisis que llegó en marzo de 1907 al mercado de Nueva York.³⁴⁴ Lo cierto es que la situación de la Agencia Comercial no era óptima, resultado de la disputa con el clan Molina, por lo que Escalante pudo aprovechar su posición para buscar una ruta alterna bajo el cobijo de FUY que le permitiera operar fuera del acuerdo que tenía la International Harvester y Molina sobre los precios del henequén. Infortunadamente para Escalante el arribó de la crisis y su salida de la compañía interrumpió su tarea.

³⁴³ Ramírez señala que la Agencia Comercial fue fundada en 1887, mediante la fusión de las agencias de Eusebio Escalante y Bates y Manuel Dondé, volviéndose una sociedad anónima, volviéndose una de las empresas más importantes de la Península. En ella figuraron personajes importantes como Pedro Peón, quien fungió como secretario, así como Nicolás Escalante y Peón. *Elites empresariales*, 1991, pp. 66-77.

³⁴⁴ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. C. 8, Exp. 2.

La salida de Escalante no se dio calladamente, puesto que en la transición administrativa se intercambiaron argumentos sobre la situación de los FUY. Naturalmente Escalante defendió su gestión que había comenzado en 1902, manifestando que la empresa era funcional y los problemas que la envolvían eran sólo circunstanciales. Esta postura defensiva fue rebatida por José Trinidad Molina, quien asumió la presidencia de la nueva administración el 1 de septiembre de 1907, y quien sólo seis meses después de haber iniciado su gestión, confirmó la verdad sabida sobre el estado desastroso de los FUY. Así, para marzo de 1908 colocó sobre la mesa el balance de la compañía que poco tenía que ver por lo manifestado por el otrora presidente.

Una de las primeras observaciones fue que las pérdidas de la compañía ferroviaria obedecían a la depreciación y a consecuencia de la compra de la Agencia Comercial. La adquisición de la Agencia se hizo por la cantidad de 1, 983,440 pesos.³⁴⁵ Aunque se señalaba que este negocio representó para FUY una pérdida de 1, 252, 552 pesos, ya que además tuvo que cubrir el pasivo de la empresa adquirida, así como distribuir una suma entre sus accionistas,³⁴⁶ resultando un mal negocio para la empresa de transporte. De esta situación derivan dos hipótesis. La primera es que la cantidad pagada por la Agencia se realizó por el mismo Escalante, sacando ventaja de su posición como presidente. La otra, y en segundo lugar, es que las cantidades expresadas por la compra tuvieran ajustes contables para revitalizar a la empresa, siendo en consecuencia las cantidades de la operación menores. Lo que es innegable es Escalante aclaró para agosto de 1907 que el pago de la agencia se hizo con dinero del préstamo de Nueva York, previa autorización de los acreedores, sin embargo, la medida era provisional, puesto que la intención era cubrir el importe de las acciones con dinero más barato que se estaba consiguiendo. Situación que no sucedió debido a la irrupción de la crisis que sacudió a Nueva York y que llegó a frenar las gestiones, dando a los planes de Escalante un giro radical, así como a las finanzas de FUY.³⁴⁷

³⁴⁵ La adquisición de la Agencia se hizo en tres partes. En la primera, el 7 de agosto de 1906, se obtuvieron la mayoría de las acciones por 1, 967, 440 pesos. Cantidad que además se pagó hasta el 31 de diciembre del mismo año. Fecha en que también se realizó la compra de 8 acciones por 16,000 mil pesos. Y finalmente, se hizo la adquisición de acciones que estaban en poder de extraños, aunque no se señala el monto

³⁴⁶ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 3, Exp. 7, 1908, ff. 10, 11.

³⁴⁷ AGEY. Sección: FUY. Serie: Asamblea general de accionistas. Sub-serie: Informes. Caja 8, Exp. 2, 1907, f. 2.

En segundo lugar, existían adeudos pendientes por cubrir en FUY, y que las administraciones anteriores no habían sufragado. Lo que daba como resultado que no existieran utilidades para el ejercicio social de 1907, aunque en caso de que hubiesen existido, no compensaban la pérdida del millón de dólares por la compra de la Agencia. En consecuencia, el balance de las deudas para el 1 de enero de 1908 era de 4, 967, 099 pesos. A esto se agregaba un problema no menor, y es que el estudio encargado a Antonio Cirerol sobre el inventario de los bienes de la compañía revelaba que la empresa para 1907 estaba sobrevalorada, puesto que los balances estipulaban su valor en 28, 341, 970 pesos, cuando el valor real estimado se calculaba en apenas 21, 732, 202 pesos. La diferencia de las dos cantidades daba como resultado un monto de 6, 609, 768 pesos, cifra que representaba el excesivo aumento de la compañía.³⁴⁸ Lo que supone que la empresa infló sus números, posiblemente con la intención de proyectar una empresa sana con fines especulativos, pues en la contracara la empresa se había retrasado en los pagos de sus intereses, y tenía frente a ella el problema de la crisis, así como el evidente deterioro de su material rodante.

Los desequilibrios referidos por Molina fueron combatidos con una serie de medidas para paliar las finanzas y evitar gastos innecesarios, así como evitar afectar el único fin de la empresa: el buen servicio. De esta forma, en los primeros cuatro meses, se suprimieron 254 empleos, y se redujeron sueldos, ahorrando 116 mil pesos. Cantidad a la que se sumaban otras partidas de ahorro en administración y explotación. El departamento con mayor afectación fue el Express, al despedirse a los empleados bajo la premisa de que las tareas desempeñadas podían ser realizadas por empleados ordinarios de la compañía. Por otra parte, se reubicó el local de la Dirección General en Mérida, ahorrando el concepto de renta. En cuanto al tráfico, se redujo de 2 a 1 la corrida de trenes a Campeche, considerando que con una era suficiente, disminuyendo así los gastos de explotación. Estas medidas, explicaba la nueva administración, ahorrarían 500 mil pesos anuales. Cantidad que además compensaba la baja de tráfico en fletes y pasajes a consecuencia de la crisis económica, cifra que había descendido en 329, 937 pesos para 1907 si se le comparaba con el año anterior.³⁴⁹

³⁴⁸ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. C 3, Exp. 7. Memoria presentada por Antonio Cirerol al H. Consejo de Administración de la Compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán, noviembre 12 de 1907. La cifra de los 28 millones era coincidente con el cálculo que realizó Escalante para diciembre de 1906. Aunque para años posteriores la cantidad iba a ser variable.

³⁴⁹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 3, Exp. 7, 1908, ff. 4-5.

Las medidas permitieron que se siguiera con la construcción de algunos compromisos, como: la obra del ramal de Espita, o la construcción de su misma estación. Al parecer, el análisis de la situación no sólo era revelador sobre la situación financiera de la empresa, también posicionaba a la nueva administración como un organismo que pretendía corregir esas mismas deficiencias y continuar con el funcionamiento de la empresa. En este tenor, el cambio de las acciones nominativas al portador, pudo representar un recurso para una capitalización más pronta de recursos para la empresa, así como la movilidad de las mismas para la salida de accionistas, al igual que facilitar las juntas de consejo.

El problema era que a los desafíos existentes aún se sumaría uno de gran calado: la compra del ferrocarril de Mérida a Peto. Como se ha mencionado, el proceso de fusión de 1902 sólo había sido parcial, pues faltaba agregarse la línea del sur para poder hablar de la existencia y operación de un sistema. En este sentido, el arreglo económico entre las dos empresas: Mérida-Peto y FUY no fue espontáneo. En el proceso de negociación, que se había vislumbrado meses antes de la manifestación formal de venta, ya había trazado una estrategia de compra, discutida el 5 de octubre de 1908. Ésta consistía en seis puntos, destacando cuatro, mismos que no sólo contemplaban la compra del FMP, sino una reestructuración de los compromisos financieros que ya tenía FUY. En lo que respecta al primer bloque, la operación se realizaría por 2 millones 200 mil pesos, enfatizando que todos los bienes del FMP pasarían a FUY sin gravamen alguno. En segundo lugar, el Banco Nacional de México y el Banco Central Mexicano, serían los encargados de facilitar a FUY 2 millones 100 mil para la negociación, monto que debían pagar en un plazo de cuatro años, con un interés de 7.5% anual, pagadero por semestre vencido. En tercer lugar, en la reestructuración, las obligaciones que FUY había adquirido anteriormente con el Banco Peninsular Mexicano, pasarían al Banco Nacional o al Central, o a ambos, con un interés igual de 7.5%. Como cuarto punto, las deudas que ya tenía la empresa con el Banco Nacional seguirían igual, con un interés de 7.5% anual, pagadero por semestre vencido y a un plazo de cuatro años.³⁵⁰ Sin embargo, comprometían a la empresa, FUY, para el pago de las deudas a sus acreedores, a colocar un empréstito a partir del primer año, tarea que de no hacerse, la empresa debía autorizar al Banco Nacional dicha encomienda. En resumen, la empresa que adquiriría FUY estaba libre

³⁵⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/132-1, ff. 31-32. Si se toma en cuenta que la operación se realizó por 2 millones 200 mil, y el pago de los pasivos fue de 2 millones 100 mil, entonces la repartición del remanente, 100 mil pesos, se hizo entre las 1200 acciones existentes.

de deuda, sin embargo, la nueva compañía obtenía un compromiso con el banco por la nueva adquisición, cifra que se sumaba a sus propios compromisos, dando como resultado la contratación de una nueva deuda.

A propósito, dentro del proceso de compra del Mérida a Peto, en la reestructuración de la deuda y la adquisición de un nuevo préstamo quedó de manifiesto el papel de los accionistas y su presencia, puesto que para 1910 el BNM y el BCM ya tenían representación significativa en la junta de accionistas. Ésta se debía a que el BNM poseía 935 acciones, mientras que el BCM contaba con 1,140, resultando de la suma de ambas entidades 2, 075 acciones.³⁵¹ Este abanico de títulos siguió viéndose para 1914. En este año, el Banco Peninsular Mexicano resguardaba en sus cajas, al parecer, 898 y 1,386 acciones, las cuales serían representadas en las asambleas de accionistas, al menos de ese momento, por el contador Manuel G. Trens. La situación dejaba ver la importancia de las entidades en la empresa, las cuales por cierto se compaginaban con otras, como la de la Sociedad de Inversiones sobre Inmuebles, S. A., de Mérida, Yucatán, ésta poseía 20 acciones.³⁵² Sociedad cuyas acciones estaban depositadas en el Banco Peninsular Mexicano, y que también eran representadas en ese momento por Manuel G. Trens.

Volviendo, la cláusula primera del contrato del 25 de octubre de 1908, para la adquisición del FMP, el BNM estipuló un convenio de préstamo en cuenta corriente por la cantidad de 5, 337,171 pesos a FUY. Dicha cantidad serviría para cubrir las deudas pendientes de la compañía, así como el costo generado por la compra del Mérida a Peto. Sin embargo, el préstamo contemplaba las obligaciones que FUY tenía con Landenburg Thalmann & Co., de Nueva York. No obstante, la cláusula cuatro del contrato estipulaba que: “Dentro del término de un año a contar de la fecha de este contrato, la Compañía de los F. C. Unidos de Yucatán procurará la colocación de un empréstito con el objeto de cubrir el

³⁵¹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea, 8 de agosto de 1910. Caja 3, Exp. 9. Ambas entidades entregaron cartas poder, por sesión, a Alberto Molina, para que fungiera como representante en la asamblea. En este caso para la asamblea del 10 de agosto de 1910. Aunque, es preciso aclarar, que el BNM de las 935 acciones que refirió, al parecer sólo 547 eran de él, mientras que 388 estaban en calidad de depósito, y pertenecían a los Sres. Lazard Frères, de New York. En este caso, la posesión de acciones por extranjeros, da cuenta de una financiación realizada más allá del ámbito local yucateco, y dependiente del henequén.

³⁵² AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Consejo de Administración, Correspondencia. Exp. 775. 26 de marzo de 1914.

importe total de su adeudo flotante actual.”³⁵³ Empero, en caso de no hacerlo dentro del plazo señalado, el BNM quedaba autorizado para su colocación. Fijándose que el interés anual no debía ser mayor a 7%, ni de un plazo menor a 30 meses.

La búsqueda del nuevo compromiso llamó la atención de casas bancarias de Estados Unidos e Inglaterra, quienes establecieron contacto con la compañía. Una de las propuestas relevantes, y que estuvo cerca de concretarse, fue la de una casa bancaria de Londres encabezada por Chapman. La negociación trascendió la relación epistolar, puesto que el representante de dicha casa, Charles Smith, se trasladó a Yucatán, lamentablemente su muerte dificultó las negociaciones, por lo que fue necesaria la llegada del mismo Chapman a México para continuar con el trato. La entrevista se concertó con el representante de FUY, el Sr. Blake, en Jalapa, Veracruz, en julio de 1910. El resultado del encuentro no fue fructífero por dos razones. La primera fue, el impuesto del timbre en Londres, que se exigía pagar a la compañía. Y el segundo, fue el derecho de elección que tenían Landenburg Thalmann & Co., y que los ligaba para un nuevo préstamo,³⁵⁴ aunque no terminaría siendo decisivo para un convenio.

Como parte del compromiso adquirido de la compra del Mérida-Peto, el 5 de marzo de 1910, la Asamblea General acordó la adquisición de un préstamo de hasta por 825 mil libras esterlinas, o su equivalente en dólares, marcos o francos, al tipo de cambio adoptado en los FNM, con interés de 5% anual.³⁵⁵ Parte del acuerdo incluía nombrar a un representante con poder jurídico para llevar a cabo la negociación, entre los candidatos estuvieron: J. A. Medina y M. J. Smith, ambos de Nueva York. Sin embargo, se nombró a un miembro con mayor experiencia, quedando a cargo Luis S. Carranza, por cierto, yerno de Molina.

Éste, Luis Carranza, fue avalado por el BNM en la Ciudad de México, quien una vez obtenido el reconocimiento se trasladó a la Ciudad de Nueva York, donde se entrevistó con Underwood Van Vorst & Hoyt, abogados designados por J. Henry Schroder. El proceso fue seguido detenidamente, y aunque Carranza tuvo las facultades para contraer la deuda, tuvo comunicación constante con miembros de la junta directiva de FUY. Finalmente, Carranza

³⁵³ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea, 8 de agosto de 1910. Caja 3, Exp. 9, f, 10b.

³⁵⁴ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Informe especial sobre el empréstito. Caja. 3, Exp. 8, ff. 1-2.

³⁵⁵ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea general. Sub-serie: Actas de asamblea. Informe especial sobre el empréstito. C. 3, exp. 8.

obtuvo el compromiso con la casa bancaria de los Sres. J. Henry Schroder & Company de Londres el 25 de mayo de 1910, a través de Landenburg Thalmann and Cia., de Nueva York. El contrato fue fijado a 40 años, pagándose intereses semestrales al tipo de 5% anual, aunque el documento precisaba que durante los primeros tres años, 1910, 1911, y 1912 no se harían abonos para el fondo de amortización, éstos iniciarían hasta 1913, pagándose semestralmente la suma de 4, 125 libras,³⁵⁶ quedando los meses de octubre y abril de cada año como las fechas de pago. El recurso sería empleado para cubrir la deuda flotante, tomando como base la cantidad de 6, 130, 421 pesos,³⁵⁷ incluyendo el saldo que se adeudaba al mismo Thalmann por los contratos adquiridos el 31 de agosto de 1906, así como un crédito que adquirió la misma empresa con el Banco Nacional de México a través de su sucursal en Mérida. Mientras que el sobrante de la deuda, una vez cubiertos los compromisos, se utilizaría para las mejoras materiales del sistema.³⁵⁸

No obstante, la adquisición de este compromiso, dejaba en hipoteca las propiedades de la empresa. Esta medida, establecida en las cláusulas del contrato, colocaba una camisa de fuerza a la autonomía de la compañía, puesto que a partir de la adquisición del compromiso, toda decisión sobre las propiedades debía ser sometida a consulta con los miembros del fideicomiso, el cual estaba encabezado por el Barón Bruno Von Schroder, Sir Walpole Greenweel, y Baronet Ernesto Thalmann, quienes fungieron como representantes y apoderados de los tenedores de bonos. Esta situación, que aunque ya se había fijado en la deuda de 1906, reafirmaba una coyuntura en la toma de decisiones de la empresa al confinar la capacidad de decisión que se había mantenido hasta esos momentos.

En resumen, el préstamo representaba una oportunidad, al menos desde el discurso, para poner en marcha a la empresa, el problema fue, que la contratación de la deuda se dio en la antesala de la revolución, por lo que su ejecución fue complicada por el contexto del levantamiento, toda vez que el movimiento mismo, y particularmente el ascenso del carrancismo dio paso a un nuevo episodio: la incautación en 1914, la cual se entiende como la confiscación de los ferrocarriles a diferentes empresas, como fue el caso de los FNM, pero que también encontró expresión para Yucatán. En otras palabras, la consolidación completa

³⁵⁶ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea extraordinaria de accionistas. Sub-serie: Actas de asambleas. Caja FUY-D. Caja 3, Exp. 9. 10 de agosto de 1910.

³⁵⁷ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie. Actas de Asamblea. C. 3, Exp. 8. Informe especial sobre el empréstito. f. 3.

³⁵⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 102-103.

que se había logrado en Yucatán para 1909 del sistema ferroviario, así como la adquisición de una porción del capital para la reestructuración, fue interrumpida en menos de un quinquenio, propinando un golpe a la empresa y al transporte yucateco.

En este tenor, el caso de la deuda durante la incautación y a posteriori develó una serie de circunstancias a favor y en contra. Como muestra, la perspectiva temporal que había transcurrido desde la fusión y el traspaso al gobierno, parecían permitir, o al menos sacar a la luz, que el avalúo de la empresa al momento de la fusión había sido sobreestimado, el cual se consideró en 23 millones. La sobreestimación propició que la empresa contrajera una deuda para sanear los bienes, compromiso financiero que se agravó con la compra del Mérida-Peto y la adquisición de la Agencia Comercial. Sin embargo, se sugiere que la situación no se había revelado para no generar incertidumbre en la población y causar un descrédito. Sin embargo, la solución para ese momento era, desde el punto de vista administrativo, la reducción del capital social, señalándose que: “fueron exagerados los avalúos que hicieron las sociedades fusionistas, que ni en sus mejores época se ha conseguido que las acciones de esta Compañía fueran vendidas en el Mercado a su tipo nominal de un mil pesos cada una”.³⁵⁹

En consecuencia, el nuevo avalúo arrojaba que la empresa tenía un valor de 20, 124,000.04, veinte millones ciento veinte y cuatro mil quinientos cuarenta y cinco pesos y cuatro centavos, incluyendo la línea de Peto y la Agencia Comercial, más un adicional del 10% sobre las vías. Esto sugería que del monto total, se debía restar 780,700 mil libras, o bien su equivalente en pesos, correspondientes a la deuda. Lo que apuntaba que el capital social sólo era de 13, 800,000.00 pesos, es decir, menos de la mitad inicial, cifra por demás realista de acuerdo a las condiciones de la empresa. Lo que implicaba que el valor de las acciones no era de 1,000 pesos sino de 600 cada una. El problema era que las acciones se vendían a 100 pesos de forma individual, situación que se explicaba como resultado de las especulaciones generadas por el contexto, la inestabilidad política y económica: la revolución. Escenario que no era de excepción en la península, sino un problema generalizado en el país. Además era agravada por la participación de los capitales extranjeros en el conflicto bélico mundial, del cual se sugería había acaparado las divisas

³⁵⁹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub Fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub Serie: Actas de asamblea, Caja 4, Exp. 15, ff. 1-3. Año 1917. Recuérdese que el avalúo de Escalante fijó la compañía en 28 millones.

norteamericanas. Por lo que una vez pasada la guerra, la situación volvería a la normalidad y a cotizar las acciones a su precio normal, las cuales servirían para sanar las finanzas de la empresa, la cual se guiaba bajo la “moralidad y honradez”.³⁶⁰

Dicho lo anterior, los pagos realizados durante la incautación, y como parte del cumplimiento al contrato, se observa que se hizo un aporte de 467, 621.31 dólares en pagos diferidos desde el 17 de mayo de 1915 al 15 de mayo de 1917. Mientras que a partir del 18 de junio de 1917 y hasta el mes de septiembre del mismo año, y libre de la administración constitucionalista, se siguieron haciendo abonos a Landenburg Thalmann & Co., de Nueva York por 492, 795.99 dólares. Ambas cantidades dieron un total de 960, 417.30 dólares. Lo que significa que en ningún momento hubo suspensión del pago a la deuda.³⁶¹ Destacando un comportamiento regular sobre los compromisos, en su forma privada y gubernamental. Esta regularidad encuentra explicación en evitar el deterioro de las relaciones de la empresa y los privados, así como la afectación del servicio, ya que de lo contrario ocasionaría dificultades a la política alvaradista, abriendo la posibilidad de un conflicto con los acreedores extranjeros, quienes como se ha señalado trataron de levantar la incautación alegando perjuicio a sus intereses. Al final, el pago de los compromisos financieros de FUY durante el constitucionalismo generó confianza a los acreedores, a la vez que permitieron ejecutar la política alvaradista.

Pero, de dónde se obtuvieron los fondos para el pago de los compromisos durante el constitucionalismo, por supuesto que parte del capital debió provenir de la explotación del sistema, sin embargo, aquí se plantea la hipótesis de que los fondos propios no fueron suficientes para cubrir los pagos de la deuda. En consecuencia se buscó el auxilio en otras entidades, como lo fue la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén, quien realizó las aportaciones del mes de marzo de 1915 ante la casa Ladenburg por la cantidad de 34 mil dólares. Sin embargo, para julio del mismo año, notificaba a la empresa de transporte para que realizará el reembolso de la suma señalada y que había sido usada para cubrir el pago vencido.³⁶² En este sentido, se percibe que la situación financiera de la empresa seguía sin

³⁶⁰ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15 Año 1917, ff. 1-2.

³⁶¹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15 Año 1917, hoja suelta, informe.

³⁶² AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY (Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán). Serie: Fomento. Vol. 72. Exp. 5. 19 de julio de 1915.

ser óptima, por lo que se exploraron otras fuentes de financiación con el propósito de que el gobierno de Salvador Alvarado a dos meses de la incautación cubriera los primeros abonos mediante las libranzas a favor de los Sres. Ladenburg Thalmann de Nueva York, quienes a su vez canalizarían a J. Henry Schroder de Londres el abono de los intereses y la amortización del capital del empréstito que ahora correspondía a los Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán (FCY). Situación que fue complementaria a la de mayo de 1915, cuando se realizó un pago de 54, 545 dólares a través de 6 libranzas.³⁶³

Ahora bien, el cumplimiento de los FCY bajo el gobierno alvaradista no fue una decisión unilateral guiada por la buena voluntad, sino una respuesta combinada con el reclamo del gobierno inglés, quien manifestó que el movimiento armado estaba propinando perjuicios de importancia a las empresas británicas, por lo que exigía poner fin a la incautación. La magnitud del asunto, dado que se estaba afectando propiedad extranjera, requirió la intervención de la Secretaría de Relaciones Exteriores.³⁶⁴ Este reclamo, que si bien era general al hacerse en nombre de las empresas e inversiones inglesas en el país, manifestaba preocupación particular por el caso de los ferrocarriles: FUY y el Ferrocarril Mexicano. Particularmente en el caso de Yucatán, la parte afectada era la entidad financiera relacionada con la deuda inglesa, mientras que el reclamo más importante en términos materiales fue el caso del Ferrocarril Mexicano, a quien se le perjudicó en la desarticulación administrativa y operativa por encontrarse en un escenario directo de la guerra. Esta última fue la más relevante en el perjuicio de la eficiencia y la parte técnica, nos dice Guajardo.³⁶⁵ En resumen, la afectación fue distinta en comparación con otros casos, sin embargo, no fue de menor importancia el caso yucateco, puesto que el reclamo inglés encontró importante eco dentro de la península, no sólo directo sino a través de funcionarios.

Por otra parte, el problema de la deuda obstaculizó el cumplimiento de los compromisos totales, como lo fueron los fincados con el Gobierno Federal. En este tenor, durante el constitucionalismo, a pesar de la resolución que había dado a compromisos externos como ya se señaló, al interior del país tuvo inconvenientes. Muestra de ello fue que la empresa no tuvo capacidad de respuesta ante disposiciones que dictaba el gobierno federal,

³⁶³ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Hacienda Pública. Vol. 46. Exp. 20. 5 de mayo de 1915.

³⁶⁴ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Hacienda Pública. Vol. 46. Exp. 20. 12 de mayo de 1915.

³⁶⁵ Guajardo. *op. cit.*

como lo fue el impuesto del 1 % sobre capitales con garantía hipotecaria que se emitió mediante decreto el 14 de enero de 1914. En este caso, el recurso presentado por la empresa, para el 25 de marzo del mismo año, y encabezado por Manuel Sierra Méndez, representante legal de la compañía en la capital del país, argumentaba que FUY debía estar exento del nuevo impuesto, resumiendo las razones en tres argumentos. El primero era que la empresa al ser de utilidad pública y por hacer un bien al desarrollo del país debía quedar libre de impuestos. En segundo lugar, los contratos de concesión de algunas de las líneas que componían el sistema, estipulaban que estaban exentos de todo impuesto por construcción. Aunque en este caso, la única línea referida fue la de Mérida-Progreso, sustentando el derecho en el artículo 30. Y en tercer lugar, la compañía argumentó que el tema del empréstito le impedía cumplir con la obligación.³⁶⁶ Las primeras dos justificaciones tenían soporte derivado de las concesiones originales, razones que permitieron y facilitaron la construcción en el espacio peninsular. No obstante, la nueva realidad revolucionaria contrastaba con las bases de construcción de la compañía y sobre todo con su realidad financiera, representando presión extraordinaria para la entidad económica.

Para evitar esta disposición, y sabedora de sus problemas, la empresa buscó tempranamente los cauces legales antes de emitir un posicionamiento definitivo sobre el impuesto del 1%, por lo que puso el contrato de la deuda inglesa en manos de Miguel Macedo, miembro del consejo consultivo, el 18 de febrero para que estudiara el contrato y emitiera su opinión para determinar si el nuevo impuesto sobre hipotecas aplicaba a la empresa. La resolución de Macedo emitida el 25 del mismo mes fue concluyente, señalando que FUY no estaba exenta del decreto del 14 de enero.³⁶⁷ No obstante, la empresa no dio el tema por finalizado, por el contrario, siguió instando la exención del impuesto.

Dando continuidad, la empresa presentó ante la Secretaría de Hacienda una solicitud de excepción, alegando que en su caso el crédito hipotecario no pertenecía a una persona o entidad, sino que estaba distribuido “entre una multitud de personas indeterminadas, inciertas

³⁶⁶ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Correspondencia. Caja 183, Exp. 773.

³⁶⁷ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Correspondencia. Caja 183, Exp. 754. 25 de febrero de 1914. El decreto se emitió el 14 de enero de 1914. La consulta a Macedo se hizo el 18 de febrero de 1914, dando su respuesta el 25 del mismo mes, para finalmente la compañía emitir su recurso a la Secretaría el 25 de marzo de 1914.

y variables, puesto que la transmisión de los bonos se [hacía] por simple tradición”.³⁶⁸ Es decir, la hipoteca de la empresa se había realizado en bonos, los cuales además se habían emitido en el extranjero, dificultando su verificación. Para dar fuerza a su argumento, se ponía como ejemplo a la compañía de Tranvías Eléctricos de México y a los Ferrocarriles Nacionales, empresas que se encontraban en la misma situación, al emitir bonos en Europa y Estados Unidos. El entorno se complicaba más, ya que alegaban que en caso de aplicar el gravamen, los tenedores de bonos exigirían un reembolso, debido a que el impuesto contravenía la escritura respectiva, enmarañando aún más las finanzas de la compañía, puesto que en el año previo, 1913, sólo se pudieron pagar dividendos del 1% sobre sus acciones. Por si fuera poco, para 1914, el tipo de cambio había aumentado casi al doble, lo que elevaba también el empréstito de las 825 mil libras, circunstancia que podría orillar a FUY a suspender los pagos.³⁶⁹ Situación a la que se llegó más adelante. En este sentido, la empresa solicitaba al gobierno federal reconsiderar el decreto, el cuál no tomaba en cuenta las hipotecas por bonos, que además circulaban en el exterior.

Los retos no finalizaron ahí, durante el constitucionalismo se presentaron otra serie de problemas, con sus respectivas dimensiones, a los que se tuvo que hacer frente, como: la existencia de billetes falsos dentro de las cuentas de la empresa en los Bancos de resguardo. Esta problemática, quizá responsabilidad de la empresa, también tenía una contracara, la cual fue la inestabilidad de la moneda y la baja garantía de los bancos para asegurar los resguardos. Esta situación representó un problema de credibilidad para las entidades financieras, pero también una disyuntiva para la compañía, quien al no tener la seguridad de la institución, proponía cambiar los dineros a ingresar por “dólares o giros sobre Estados Unidos”. El objetivo era asegurar los fondos y “ponerlos a cubierto de la depresión”, toda vez que la adquisición de materiales se hacía en el extranjero, por lo que era conveniente seguir manteniendo la capacidad adquisitiva.³⁷⁰ Al final, esta situación de inestabilidad propició que la Compañía retirara 77 mil pesos del Banco Nacional y 1,000 pesos del Banco Peninsular, para depositarlos en la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén.³⁷¹ Los dineros

³⁶⁸ AGEY. Fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Correspondencia. Caja 183, Exp. 773, f. 1. 25 de marzo de 1914.

³⁶⁹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Correspondencia. Caja 183, Exp. 773, f. 2. 25 de marzo de 1914.

³⁷⁰ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Gobernación. Vol. 51. Exp. 7. 14 de mayo de 1915.

³⁷¹ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Gobernación. Vol. 51. Exp. 7. 17 de mayo de 1915.

fueron guardados por la citada Comisión en una cuenta especial bajo el rubro “F. C. Constitucionalistas de Yucatán”. Sin duda, esta situación enmarca la disyuntiva sobre la inestabilidad de la moneda constitucionalista y la preocupación de la empresa por asegurar sus ingresos y su valor. En adhesión, el tema obrero a través de la organización laboral comenzaba a volverse otra válvula de presión para los ferrocarriles, quienes comenzaron a presionar de forma temprana a la compañía para el incremento de salarios, resultado de un acuerdo entre trabajadores y el gobernador, por su puesto, resultado del pacto político que caracterizó al gobierno alvaradista y la búsqueda de bases político-electorales, así como de la búsqueda de mejores prebendas por parte de los trabajadores.

En definitiva, el constitucionalismo y su intervención en los FUY, marcó una ruptura a la organización planteada años previos bajo el esquema privado y cuyo distintivo en 1910 fue la deuda inglesa. La gestión durante el lapso alvaradista fue complicada, y aunque fue paliada por lo que significaban los ferrocarriles en el esquema de Alvarado, y cuyo eje central fue el henequén, los lastres y la suma de presiones adicionales a las finanzas de la compañía, aunque auxiliadas por el último auge henequenero, impidieron un manejo óptimo. Al final, la restitución de la empresa en 1917 sólo transfirió los problemas generales y algunos adicionales, incluido el de la deuda.

En este sentido, el tema de la deuda siguió siendo una constante dentro de la compañía para los años posteriores, complicándose, particularmente, para la década de los veinte. El balance en 1921 refería que después de 10 años transcurridos de su adquisición, el remanente de préstamo no se había visto reflejado en las mejoras materiales ni en la ampliación del sistema, lo que confirmaba que los pagos realizados en la incautación y en los años posteriores habían pasado desapercibidos. En cambio, si se había vuelto un lastre, debido a que para el año señalado sólo se había redimido el 10% de la deuda, es decir, 86 mil libras del total, quedando pendientes 738 mil.³⁷² A esta situación se sumaba la suspensión de los pagos en 1920 y 1921 por parte de la empresa debido a las problemáticas por las que atravesaba, orillando a los acreedores ingleses o fideicomisarios a externar su preocupación por los impagos de los intereses y de la amortización de la deuda. La inquietud se volvió acción, nombrando los acreedores a dos representantes para resolver el problema: Adolfo Patrón Martínez y Federico W. Blake, respaldándose en el artículo 8 del contrato, para

³⁷² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 102-103.

inspeccionar los actos administrativos de la empresa, asegurando así el monto de las deudas a cubrir. La impaciencia no era menor debido a que el total del crédito equivalía al 75% del valor de las líneas y propiedades del sistema, cuyo valor total se calculaba en 12 millones.³⁷³ El nerviosismo estaba justificado porque el interés correspondiente a los años en que se interrumpieron los pagos se calculaba en 396 mil dólares, cifra a la que sólo se hizo un pago mínimo de 40 mil a través de 4 abonos, cada uno por un monto de 10 mil dólares, lo que dejaba pendientes por cubrir 355 mil, que al cambio en pesos mexicanos equivalía a 711 mil.³⁷⁴

En este contexto, y agravando la situación, no se deben perder de vista otras deudas, pues si bien la deuda inglesa fue la más significativa, también es verdad que compaginó con otras. Así, por ejemplo, la deuda de FUY a la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén para 1921 se estipuló en 2.5 millones de pesos, y 50 mil más a la Consolidated Rolling Mills and Foundries Co. por la venta de materiales para FUY y gestionados por la Mexican Importing, así como 333 mil pesos adeudados a esta última, cifra que alegaba la empresa ya había sido cubierta, pero que no era comprobable por no estar los libros de contabilidad en las antiguas instalaciones.³⁷⁵ Estos otros empréstitos habían ido abultando las problemáticas de la empresa, y distraendo la mirada en la deuda inglesa, es decir, la compañía había sumado a sus múltiples tareas la cobertura de otros adeudos, en este caso la de la Comisión Reguladora cuyo monto original había sido de 5 millones de pesos con interés anual del 6%, pero que para mediados de 1921 se había logrado reducir a la mitad.

Sumando a esta situación, estaban los compromisos de la deuda flotante para 1921, año en que la empresa no contaba con fondos para cubrir los compromisos. Las obligaciones estaban contraídas con diversos actores e instituciones, entre ellos: el Banque Francaise du Mexique, la Compañía de Transporte de Progreso, Guaranty Trust Co. de Nueva York, Henry Schoder Co., Consolidated Rolling Mills and Foundries Co., con la Administración del Timbre por los años de 1919 y 1920 y con el mismo gobierno federal por las cuotas de inspección que no había cubierto la empresa. El total de los adeudos sumaba 281 mil pesos.³⁷⁶ Si bien la cifra de la deuda flotante era mucho menos significativa que la deuda consolidada,

³⁷³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 106.

³⁷⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 117.

³⁷⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 23. Para este año ya se había realizado el cambio de la empresa a la Estación Central.

³⁷⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 107-108.

donde se ubicaba la deuda inglesa, los aprietos de la empresa habían condicionado los pagos de intereses y amortizaciones de los compromisos a corto plazo. Un ejemplo de esta situación fue la deuda con la Consolidated Rolling Mills en agosto de 1920, cuyo crédito era de 42.483 dólares. La resolución para el pago del compromiso firmado por FUY y la Consolidated se pactó en una liquidación de nueve abonos semanales, cada uno por un valor de 5 mil dólares. Como resultado, el adeudo se cubriría en su totalidad para la primera mitad de noviembre, sin embargo, a final del año a la deuda sólo se le habían reducido 360 dólares. La responsabilidad no sólo no se había cumplido, sino que se había agravado, pues para febrero de 1921 la cifra había aumentado a 49,333 dólares, número resultante del monto de la deuda y de los intereses creados.³⁷⁷

Las complicaciones en el área financiera habían llevado a una conclusión temprana, resultado de una inspección realizada desde la SCOP, calificando el estado financiero de FUY como lamentable, aunque sin llegar a la bancarrota.³⁷⁸ La situación era reversible, aseguraban, lo que no señalaban es que esa aseveración era resultado de una mirada parcial sobre los problemas. Es decir, si bien se ponía énfasis de que la empresa necesitaba un cambio de administración donde imperara la visión comercial y “desligada de cualquier otro interés”, al mismo tiempo se hacía énfasis en una necesaria intervención del gobierno federal para impulsar la industrialización del henequén y aumentar los precios de la fibra, lo cual ayudaría a la compañía de transporte, pero que en términos reales resultaba contradictorio y perjudicial.

En los años posteriores, la prolongada y sombría situación de la empresa, propició que el inspector técnico del gobierno federal sugiriera para el 31 de mayo de 1924, como efecto derivado de los problemas internos y externos que padecía, la implementación de una medida drástica: una incautación, con el objetivo de resolver los malos manejos de la empresa de transporte. De haberse dado, la intervención representaría una segunda confiscación, siendo la primera la del constitucionalismo. Sin embargo, la medida fue descartada por no existir las condiciones necesarias, a pesar de los graves manejos de la empresa, aunque sí se hizo una propuesta alterna, la intervención de la Federación ante la situación de impago de FUY ante sus acreedores por la deuda inglesa. Planteándose, en el momento que el erario lo

³⁷⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 108.

³⁷⁸ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 108.

permitiera un arreglo entre la Federación y los fideicomisarios Landenburg, Thalmann y Cía., de Nueva York, representantes de Henry Schroder de Londres, para consolidar por conducto de la Secretaría de Hacienda la deuda de ocho millones, convirtiéndose el Gobierno Federal en el acreedor de la Compañía,³⁷⁹ con el propósito de la mejora administrativa. Aunque en el fondo el designio real desde la federación era procurar el servicio y en consecuencia resolver la dinámica de transportación en Yucatán, más que un rescate de buena voluntad hacia la empresa. Esta situación se compaginaba con la presión de la Federación a la compañía ese mismo año, cuando el 19 de julio la Administración del Timbre le notificaba para que pagara el 10% sobre ingresos brutos en un máximo de tres días. Sin embargo, la contestación requirió la intervención de Carrillo Puerto, quien argumentó a la Presidencia de la República y a la Secretaría de Hacienda, que dicho impuesto significaba la “bancarrota completa [de la Empresa]”³⁸⁰

La situación para los años posteriores obligó a la adquisición de nuevos préstamos. Un ejemplo importante se encuentra en la presidencia de José M. Iturralde para enero de 1925, cuyo propósito fue la “obtención de fondos suficientes para cubrir las diversas deudas que tiene la Empresa [...]”.³⁸¹ En esta ocasión se nombró a José R. Juanes D., para que en los Estados Unidos gestionara “un préstamo bajo las mejores bases y condiciones.” La gestión del crédito contrastó con las facultades otorgadas al gestor de la deuda inglesa, donde la actuación del delegado tuvo mayor soltura, en esta nueva tarea el poder depositado en Juanes fue dosificado, puesto que su actuación estaba limitada por la obligación de mantener comunicación constante con el Consejo de Administración al que pertenecía, y el cual se integraba por Antonio Gual García, Javier M. Erosa, Manuel Fernández, el licenciado Álvaro Sánchez Espinosa, y el profesor Rafael Cebada. El acuerdo establecía que Juanes iba a reportar los detalles al Consejo antes de tomar una decisión, además el mismo Consejo iba a dictar las instrucciones, sin las cuales no podría realizar ningún movimiento en las negociaciones. En este caso, es relevante que la búsqueda del capital se haya realizado fuera del país y no al interior, lo que da cuenta de la vinculación a capitales foráneos, quizá por la ausencia de los mismos dentro del territorio, o por la experiencia previa de la deuda inglesa,

³⁷⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 247.

³⁸⁰ FAPECFT. APEC (Archivo Plutarco Elías Calles) anexo: FP (Fondo presidentes). Serie: 04. Expediente: 6. Telegrama 21 de julio de 1924. L. 1. Inv. 760.

³⁸¹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Actas del Consejo de Administración. Caja 57, Exp. 108. Sesión ordinaria: Sesión extraordinaria del 7 de enero de 1925.

donde quizá la disposición de capitales era mayor y con menores réditos. Aunque también se deja ver un momento diferenciador para lo que fue la etapa previa a la revolución y la posrevolución, es decir, las capacidades de negociación cambiaron en el tenor de la transición de la empresa privada a la pública, por lo que se pasó de una holgura en la negociación a un escenario de mayor consulta.

Para los años posteriores la situación de la deuda no fue alentadora, a mediados de 1929 el representante de los acreedores hipotecarios solicitó a la empresa la reanudación de los pagos del compromiso, los cuales habían sido suspendidos desde 1925. La administración entrante de junio de 1929, en contestación a los representantes de los fideicomisarios y quienes exigieron el restablecimiento, propusieron realizar la reanudación hasta noviembre del mismo año. Sin embargo, para cumplir el cometido, plantearon una reorganización de la deuda al identificar algunos malos manejos de las finanzas que terminaban afectando a la misma empresa. En este tenor, en una revisión interna detectaron que presentaban fugas de dinero por concepto de: gastos, honorarios y seguros, los cuales habían sido generados por los fideicomisarios. Esta situación representaba una contrariedad, ya que a pesar de que estaba estipulado en el contrato de la deuda que la empresa se haría cargo de los gastos de los representantes fideicomisarios, los números habían tenido un incremento progresivo a partir de 1922. Esclareciendo el asunto, de 1910 a 1921 el monto atribuido por los tenedores a la empresa fue de 148,326 dólares, mientras que de 1922 a 1929 el cargo realizado a la compañía se hizo por 679,172 dólares. El ensanchamiento de los gastos cambiaba los promedios anuales si se comparan los dos periodos, es decir, para el primero el cargo anual fue de 12,385 dólares, mientras que para el segundo periodo el gasto promedio anual se elevó a 84,896 dólares. Estas cantidades se reprochaban como una exageración de los gastos dada la situación de la compañía, además de que no fueron comprobados.³⁸²

La cifra de la fuga se traducía en 664,531.98 dólares, importe que no era insignificante si se tomaba en cuenta que para junio de 1929 el monto de la deuda era de 3,695,456, distribuyéndose de la siguiente forma: 2,945,160 por capital; por intereses vencidos y no pagados 674,932.00 dólares; y por intereses hasta ese momento 75,364. Peculio que para noviembre del mismo año, fecha en que sugería la empresa podría reanudar los pagos de la

³⁸² AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie Consejo de Administración. Sub-serie: Actas de Consejo. C. 73, Exp, 161. Junio de 1929. Sesión ordinaria con varios asuntos, ff. 12-13.

deuda, llegaría a 3, 787,842 dólares. Ante esta situación la empresa propuso a los fideicomisarios reanudar los pagos, estipulándose una serie de condiciones en la que descataron dos puntos: a) los vencimientos de intereses pendientes hasta noviembre de 1929, incluyendo varios conceptos, quedarían cancelados, b) la empresa entregaría el 15% de sus ingresos brutos para ser aplicados en la amortización del capital de forma trimestral, buscando reducir el monto total y sus intereses. Además FUY estaría en libertad de contratar los seguros para la compañía, y a los fideicomisarios se les reducirían los honorarios.³⁸³ Las condiciones eran prometedoras para los acreedores, y mostraban la disposición de la empresa para ponerse al corriente de sus pagos, aunque ello significó comprometer aún más sus finanzas. Esto es, la propuesta se fincaba en una visión alentadora que poco tomaba en cuenta las malas condiciones que apuntaba la misma compañía como una constante: deficiencias en la parte material y financiera.

Años después, Mascareñas en retrospectiva, imputaría la suspensión de los pagos de la deuda en 1929 a problemas más profundos. Atribuyendo la interrupción a la mala administración de Torre Díaz, cuando colocó a García Correa como Secretario del Consejo de Administración de FUY.³⁸⁴ Por lo que en el cambio de administración, y cuando los acreedores levantaron la voz para el reclamo, la respuesta de la compañía señalaba la imposibilidad de reanudarlos, al menos no de forma inmediata. Los motivos para sustentar dicha negativa se basaban en la mala situación material de la empresa, así como su mal estado financiero. En este tenor, se aseguró que la parte material requería una fuerte inyección de capital, como consecuencia de que la empresa había relajado la supervisión y la inversión, provocando que el servicio prestado fuera calificado como inseguro, opinión confirmada a través de accidentes y en el descontento del público.

Luego, en la negociación de la deuda a mitad de 1929, la nueva administración propuso realizar una inversión de 598 mil pesos aproximadamente, dividido de la siguiente forma: acondicionamiento del equipo de aire, 50 mil; equipo de pasajeros, 180 mil, departamento de vías, 188 mil; herramientas en talleres, 60 mil; material de almacén, 75 mil; purificadores de agua, 15 mil, reparación de bodegas en progreso, 10 mil; y reconstrucción

³⁸³ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Actas de Consejo. C. 73, Exp, 161. Junio de 1929. Sesión ordinaria con varios asuntos, ff. 11-17

³⁸⁴ FAPECFT. APEC. Mascareñas, Alberto. Exp. 161: Memorándum, enero 14 de 1931. Leg. 4/10. Inv. 3535.

de estaciones 20 mil.³⁸⁵ La estimación de la inversión requerida se hizo para realizar los primeros paliativos, puesto que las necesidades de la compañía requerían una cantidad mayor, como lo era la necesidad apremiante de reparar el 90% de las estaciones. Empezar las reparaciones en el sistema así como en otras áreas, entre las que se encontraban los muelles de Progreso, era una tarea que iba acompañada de una preocupación no minúscula. Así, por ejemplo, los muelles eran la puerta de entrada y salida de la dinámica comercial para el Estado, además de que los ingresos que generaba representaban una de las entradas más fuertes para la empresa. Cancelar sus reparaciones o posponerlas ponía en la mesa la preocupación de que la Secretaría de Comunicaciones expidiera nuevas concesiones a nuevos solicitantes para la construcción y explotación de muelles, lo que le generaría una posición desventajosa a FUY al situarlo en un escenario de competencia.

La situación se volvía más complicada al revisar los ingresos de la compañía, puesto que de enero a abril de 1929 las entradas pasaron de 102 mil pesos del primer mes referido a 63 mil para abril. La caída de los números fue un presagio del comportamiento anual, pues la crisis y la dependencia al mercado norteamericano se encargaron de pasar la factura a la producción henequenera, y en consecuencia a FUY. Por si fuera poco, en Yucatán ya comenzaba a hacerse presente el autotransporte. La llegada inevitable e inminente del automóvil y el camión a territorio peninsular provocó la competencia a los ferrocarriles, la cual por cierto ya generaba menoscabo en la ruta Mérida-Progreso. La empresa ferroviaria era consciente de la situación, por lo que propuso que la compañía misma y el gobierno local debían fomentar la convivencia de los dos sistemas, de otra forma el transporte ferroviario estaría expuesto a desaparecer, perdiendo lo único que le daba sentido: su valor comercial.³⁸⁶ El horizonte complicado que se vislumbraba en la competencia con el automóvil se volvió una realidad años después, dando cuenta de este escenario estuvo la apertura de la carretera Mérida Chichén-Itza, la cual tuvo un costo de 190 mil pesos, cantidad de la cual 160 mil fueron financiados con los impuestos a las gasolinas que el Estado de Yucatán había gravado.³⁸⁷

³⁸⁵ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Actas de Consejo. C. 73. Exp, 161. Junio de 1929. Sesión ordinaria con varios asuntos.

³⁸⁶ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Consejo de Administración. Sub-serie: Actas de Consejo. C. 73, Exp, 161. Junio de 1929. Sesión ordinaria con varios asuntos, ff 9-10.

³⁸⁷ FAPECFT. APEC. García Correa, Bartolomé (Prof.). Exp. 67: Informe de García Correa mandado a Cuernavaca a Plutarco Elías Calles el 6 de enero de 1933. Leg. 3/5. Inv. 2239. Doc. 141. La apertura de la carretera Mérida-Chichén Itzá sólo era una parcialidad de una realidad más amplia, ya que de forma paralela se

Dicho lo anterior y retomando el tema del henequén, la empresa ferroviaria al ser un negocio que se vinculaba a la fibra de forma directa se vio afectada por las oscilaciones del mercado. En este sentido, la situación de la década de los veinte marcó una pauta importante, sobre todo después de 1925, cuando se formó la cooperativa con el objetivo de resolver problemas como la comercialización, la variación de precios, el stock, entre otros. Sin embargo, la incidencia del Banco de México fue fundamental, siendo Alberto Mascareñas, para el primer mes de 1931, quien destacó la intervención del Banco y la cooperación de otras instancias para resolver dichos problemas. No obstante, en su perspectiva, la llegada de Alberto Molina, nieto de Olegario Molina, a la administración de la Cooperativa, y designado por Bartolomé Correa en su llegada a la gubernatura y a la presidencia de la Cooperativa, fue un error dada la situación delicada del mercado de la fibra, colocando a la empresa en una situación crítica: al suprimir la agencia en Nueva York, cuya tarea era proporcionar información que servía para regular los precios; cortar relaciones con los agentes compradores de la Unión Americana; y nombrar vendedores de todo el henequén a la firma Hanson & Orth de Nueva York, institución que en perspectiva de Mascareñas era contraria a la Cooperativa; así como abrir el precio de 0.008 dls., la libra de fibra, provocando que los consumidores se declinaran por la producción de Java y África.

Esta situación, estimuló que la Cooperativa volviera a recurrir a un crédito del Banco de México por la cantidad de 6 millones de pesos. No obstante, la situación de la Cooperativa requirió otro préstamo, el cual desencadenó la intervención del Gobierno Federal, generando que el Banco de México solicitara la salida de Alberto Molina, entre otros miembros, siendo sustituido por Arturo Ponce Cámara como el directivo principal. Sin embargo, la situación complicada de la empresa demandaba una serie de medidas para regular los quebrantos del sector. El problema fue que la nueva propuesta para paliar el problema ya no pretendía afectar a los productores henequeneros, sino que planteaba una visión más amplia, incluyendo a FUY, diseñando una reducción de tarifas para la transportación de la fibra. Esta visión del gobierno, sugería que no sólo un sector fuera perjudicado, sino que el daño se debía distribuir

trabajaban los siguientes trazos: Mérida-Chuburná; Ticul-Chapab y el trecho que de ella se derivaba a Ticul; Acanceh-Ticopo; Izamal-Kantukil.

en bien del Estado, siendo el propósito no menoscabar más a un sector que no sólo involucraba a los hacendados sino también a los campesinos.³⁸⁸

La dificultad de la propuesta es que generaba una problemática de intereses, es decir, si bien se privilegiaba el rescate al sector henequenero, por otra parte se afectaba a la empresa ferroviaria, cuyas finanzas estaban comprometidas por la situación material y por los compromisos, como se ha venido revisando. El punto de la contradicción era tarifario, pues por parte de la empresa se había planteado un incremento de los precios desde la propuesta de la reanudación de la deuda, mientras que el rescate al sector henequenero planteaba una disminución de las mismas. En este sentido, una rebaja de sus ingresos significaba que se comprometían sus ya apretadas finanzas, y en consecuencia se dificultaba el cumplimiento de sus compromisos con los acreedores. Por si fuera poco, el escenario ya había sido afectado por los ecos de la Gran Crisis.

Los problemas a resolver dentro de la compañía llevaron a realizar un estudio exhaustivo en 1930, encabezado por una Comisión especial en la que participó el ingeniero Segura, quien concluyó que una de las necesidades apremiantes de FUY era un aumento de tarifas, para el cual solicitaban el apoyo moral de Calles. El incremento de tarifas permitiría cubrir las graves deficiencias de la empresa, además de generar entradas que desde hacía ocho años habían ido a la baja, y cuya repercusión fue la suspensión del pago de la deuda desde hacía seis años, por lo que parte de la solución estaba en el incremento de las tarifas,³⁸⁹ aunque prometiendo rebajas importantes para los fletes de henequén y artículos de primera necesidad. El problema fue que la agudeza de la crisis y la prioridad al sector henequenero, cambiaron las prioridades en detrimento de la compañía. Puesto que para julio de 1931, se solicitaba a Calles aplazar los pagos de la Cooperativa al Banco de México, ya que la venta de la fibra había pasado de 0.08 a 0.02-7/8 centavos americanos la libra, a lo que se sumaba el problema del stock de 200 mil pacas. En adhesión, había una dificultad cada vez mayor de colocar la fibra en el mercado como consecuencia de la presencia de competidores de otras

³⁸⁸ FAPECFT. APEC. Mascareñas, Alberto. Exp. 161: Memorandum del 14 de enero de 1931. Documento 154. Leg. 4/10. Inv. 3535.

³⁸⁹ FAPECFT, APEC. García Correa, Bartolomé. Exp. 67: Telegrama 79/80/81. Dec. 6. 1930. Leg. 2/5. Inv. 2239. El telegrama fue enviado por García a Calles.

latitudes del globo, y por supuesto a la crisis. La agravada situación en Yucatán, y la preferencia por el henequén llevó a plantear de nueva cuenta una reducción en las tarifas.³⁹⁰

En este tenor, García Correa escribía a Calles el 6 de agosto de 1931 -el político sonoreense para ese momento era el consultor de los Nacionales-, exponiendo la precaria situación financiera de la empresa, alegando que cubrir los pagos pendientes que tenía FUY con el Gobierno Federal y con el Banco de México lo había llevado a desembolsar 65 mil pesos. Esta cifra se había desglosado de la siguiente forma: 25 mil como abono al préstamo realizado por la institución de 400 mil pesos. Mientras que 40 mil correspondieron al pago de impuestos atrasados, correspondiendo al 10% sobre ingresos brutos. Esta situación, alegaba el mismo Correa, había obligado a la empresa a suspender el pago de compromisos internos y ligados a la parte material, como: el de combustible, durmientes y jornales. Este escenario llevó a García a solicitar a Calles se suspendieran los pagos de FUY al Banco de México por la cantidad de 400 mil pesos, misma que era cubierta mensualmente con 25 mil pesos.³⁹¹ La propuesta incluía la reanudación de los pagos hasta enero de 1932, los cuales se garantizarían con el 25% los ingresos del flete de henequén.³⁹² El problema era que, el henequén, como se ha señalado, había presentado bajas importantes, lo que se considera como el declive del sector exportador henequenero.

Al parecer, la situación a pesar de ser autorizada no cambió mucho, alegando para octubre de 1931, que la empresa había cubierto sus compromisos con el Banco de México de forma puntual, haciéndolo con el 33% de los ingresos de flete henequenero. Por lo que bajo el argumento de la caída de los precios y las restricciones, solicitaban a Mascareñas se garantizara el pago de los compromisos sólo con el 20% de los ingresos de henequén. Sumado a ello se realizaba una petición no menor, Bartolomé García, solicitaba el auxilio de Montes de Oca y de Sánchez Mejorada para que enviaran a un experto ferrocarrilero a Yucatán para que les llevara “sus luces en la reorganización y ajuste que [estaban] implantando”.³⁹³ Toda vez que estos personajes estaban llevando un proceso de ajuste dentro

³⁹⁰ FAPECFT. APEC García Correa, Bartolomé (Prof.). Exp. 67: Memorándum, julio 21 de 1931. Documento 92. Leg. 2/5. Inv. 2239.

³⁹¹ FAPECFT. APEC. Mascareñas, Alberto. Exp. 161: Documento 197-198, 6 de agosto de 1931. Leg. 4/10. Inv. 3535.

³⁹² FAPECFT. APEC. García Correa, Bartolomé (Prof.) Exp. 67: Documento 103, 18 de agosto de 1931. Leg. 3/5. Inv. 2239.

³⁹³ FAPECFT. APEC. García Correa, Bartolomé (Prof.) Exp. 67: Documento 108, octubre de 1931. Leg. 3/5. Inv. 2239. Grunstein en su trabajo “Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada. Dos ejecutivos frente al problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México,” 2008, señala que la dupla administrativa de

de los FNM, el cual a pesar de sus controversias estaba demostrando que era posible sanear las finanzas de los Nacionales.

Comentarios finales

La consolidación llevada a cabo fue el proyecto que unificó a las empresas bajo un solo nombre: FUY, dando apertura a una página nueva de la historia ferroviaria en Yucatán, sin embargo, su implementación sacó a flote las deficiencias existente de las empresas participantes en la operación, pero también colocó en la mesa de proyectos los nuevos requerimientos que implicaba la fusión, desde la parte administrativa hasta la parte tecnológica. La observación de los desafíos demandaba poner en marcha un plan de reestructuración, que iba más allá del documento donde se consensuaba la fusión, de mediano y largo plazo, pues no sólo se necesitaba centralizar a las empresas, sino homogeneizar el sistema, cambiar la cultura laboral, entre otras variables. Por otra parte, la implementación de la fusión no obedeció sólo a un proyecto local, por el contrario, mantuvo un estrecho diálogo con el contexto nacional guiado bajo la racionalidad ferroviaria del Secretario de Hacienda Limantour, por lo que el proyecto, a diferencia de la génesis, ya no buscó extenderse más allá de la frontera político-territorial, sino que tuvo como propósito culminar los trazos de las otrora empresas divergentes y afianzar su funcionamiento dentro de la entidad. El problema de la fusión, fue que para 1902 ésta sólo se había realizado de forma parcial, pues faltaba anexar la empresa de Rodolfo Cantón, la del Mérida a Peto, situación que se logró hasta 1909.

La consolidación, como se señaló, abrió una nueva etapa en la historia ferroviaria de Yucatán, episodio en el que no estuvieron exentas las disputas entre los clanes, conflicto acotado entre los Escalante y Molinistas. Los primeros asumieron la primera gestión, de 1902 a 1906, ocupándose por un lado de la tarea de reestructuración bajo un discurso de mejoras,

Montes de Oca y Sánchez Mejorada, el primero como Secretario de Hacienda y el segundo como Presidente Ejecutivo de los FNM, colocó atención a la resolución de problemas que perjudicaban las finanzas de la compañía, y que en consecuencia le impedían operar con eficiencia. Uno de los problemas que detectó la dupla administrativa fue el exceso de personal y los elevados salarios, por lo que implementaron disposiciones para revertir la situación. Estas decisiones tuvieron doble cara, puesto que si bien fueron acertadas para la empresa al dejar fuera al personal excesivo, por otra parte la medida fue antipopular y levantó las voces de las organizaciones obreras ferroviarias de los nacionales. La toma de decisiones por parte de la dupla dio un respiro a la compañía, sin embargo, con la renuncia de Sánchez los ajustes fueron revertidos por Cabrera, quien lo sustituyó en la presidencia ejecutiva. En este tenor, habría que revisar cuál fue la ayuda prestada por Montes de Oca y Sánchez, toda vez que el periodo de gestión de Sánchez como presidente ejecutivo de los Nacionales sólo fue de marzo de 1930 al 1 de agosto de 1932, duración que también estuvo condicionada por el tiempo que Montes de Oca mantuvo en la Secretaría de Hacienda.

pero por otro lado, buscando alternativas que les permitieran sobrevivir a la disputa con los Molina, como lo deja ver la venta de la Agencia Comercial de Escalante a FUY. Al final, la entrada de los molinistas fue inevitable en 1907, volviéndose partícipes y cabeza del negocio más importante de transporte en la península y estratégico en la economía de monocultivo. A éstos les tocó retomar las tareas inconclusas que había dejado la administración saliente, y por si fuera poco fueron los encargados de la operación de compra del Ferrocarril de Mérida a Peto. Una de los puntos llamativos de esta gestión y controvertidos fue la adquisición de la deuda inglesa. El compromiso financiero fue un paso más de las reestructuraciones financieras que ya se habían llevado a cabo, siendo un ejemplo la de 1906, pero con características específicas, como lo fue su colocación en el extranjero. Aunque más importante fue el momento de su contratación, 1910, en el preámbulo de la revolución mexicana, y aunque el impacto del movimiento armado en Yucatán fue dispar a otros escenarios, hubo una serie de eventos que complicaron la gestión de los ferrocarriles y la deuda en el mediano y largo plazo, volviéndola una carga ineludible, que además captó los esfuerzos de FUY e impidió centrar su atención en tareas de utilidad.

Avanzando en nuestro razonamiento, entre la contratación de la deuda y la incautación realizada por Alvarado durante la revolución transcurrió un tiempo demasiado corto, lo que impide saber cuál pudo ser la evolución de FUY y la gestión de la deuda. Aunque podemos señalar, que ésta en sus primeros años no fue un problema, además de que no necesariamente iba a remediar las deficiencias de la compañía, puesto que el mayor porcentaje estaba dirigido a cubrir las deudas pendientes, mientras que un porcentaje minúsculo estaría destinado a obras, las cuales de aplicarse sólo serían un paliativo a las grandes deficiencias del sistema. Lo que también sabemos, y que se revisó en el capítulo, es que la llegada del alvaradismo y la incautación no sólo significó la sustitución del nombre de FUY por FCY. La gestión del sinaloense implicó cambios estructurales en la compañía, pues la intervención estatal a través de la compra de acciones irrumpió la experiencia de inversión privada que había comenzado en el último cuarto del siglo anterior, cambiando las prioridades de la compañía, pues ahora pasaba la empresa ferroviaria a ser parte de un programa de desarrollo peninsular en el que la piedra angular era en henequén. Aunque ello no impidió una gestión de la deuda llevadera.

Al final, el tema del empréstito se volvió el lastre de la compañía, particularmente en la década de los años veinte. Por supuesto que la combinación con otros factores fue lo que

agravó el problema, acarreados desde la fusión y los nuevos generados en la incautación, es decir, en cada coyuntura de la historia ferroviaria en Yucatán se habían identificado problemas y se habían acumulado. En el caso de la incautación destacaron el ascenso obrero, el cambio de las estructuras administrativas, la injerencia política, la subyugación del sistema ferroviario a la economía henequenera como resultado de una política de estado, el uso discrecional del material y de los dineros, entre otras problemáticas se conjugaron para complicar el estado financiero de la compañía. Lo cual resultó para la década de los veinte en traspies para cumplir con los pagos de los intereses de la deuda y su amortización, llegando a mediados de la década al impago y a la suspensión. En adhesión, la empresa tuvo que contraer deudas menores para operar el sistema con “menores” dificultades, volviéndose una constante en los años veinte, y que más que beneficiosas resultaron perjudiciales, pues canalizaron la atención a otros pagos.

Capítulo V

Los años “difíciles”. De la revolución y la posrevolución, de 1915 a 1930

En este capítulo se explora y se aborda la historia de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán durante y después de la revolución, más específicamente de la etapa conocida como la incautación y de la década de los veinte caracterizada por los continuos esfuerzos por revitalizar una empresa debilitada, aunque con un fenómeno inserto: el ascenso obrero. Para el primer caso, la incautación se entiende como la confiscación de la empresa privada para ser dirigida por el gobierno de Yucatán, sucediendo de 1915 a 1917. La relevancia de prestar atención a este episodio en la historia de la empresa obedece a tres aspectos fundamentales. El primero, la injerencia del gobierno local significó la apropiación temprana del principal sistema de transporte en la península. En segundo lugar, a diferencia de otros casos, enunció la intervención de un sistema de transporte en un espacio de monocultivo, cuyo momento exportador estaba en su mejor periodo gracias a varios factores, entre ellos la primera guerra mundial. En tercer lugar, debido a que una empresa cuya génesis se formó con capital privado local, y que además se había mantenido independiente hasta ese momento, fue interrumpida en sus esfuerzos de reorganización gestados desde la fusión de 1902, y con ello se truncó la experiencia empresarial que estaba desarrollándose en la Península en el único negocio de características industriales. En este sentido y continuando con la exposición, se realiza una exploración sobre el ascenso obrero, fenómeno que debe ser entendido en cierto sentido como un derivado de la incautación y con efectos posteriores. En consecuencia, y por último se exploran los años veinte, donde se muestra la existencia de problemas derivados de la incautación y del ascenso obrero, y que sumados a otros viejos y nuevos vicios se extendieron a la década inmediata, siendo algunos de ellos el desorden financiero, el posicionamiento del movimiento obrero, el uso discrecional del equipo, el uso político de la empresa, entre otros. Estos factores, sumados al declive del sector exportador y al tema de la deuda, colocaron a algunos trabajadores y funcionarios de diferentes niveles en una labor complicada: la búsqueda de soluciones para recomponer la rentabilidad y operación eficiente de la empresa de transporte. El problema fue que, la identificación de las causas y la aplicación de resoluciones no necesariamente fueron exitosas.

En suma, la revisión de la incautación, el ascenso obrero, y los años posteriores deja notar la existencia de un hilo conductor entre los tres temas: problemas en espiral, cuyas repercusiones sumaron descalabros que ayudaron a enunciar una bancarrota temprana de los FUY.³⁹⁴

La incautación. De la propiedad privada a la intervención estatal

La incautación de los ferrocarriles en Yucatán fue una medida replicada del escenario nacional revolucionario. La más significativa, por sus dimensiones, fue la realizada a los FNM por Carranza el 4 de diciembre de 1914, mientras que la de Yucatán dio comienzo hasta el 21 de marzo de 1915 bajo el gobierno de Salvador Alvarado.³⁹⁵ Sin embargo, y a pesar de ser fenómenos paralelos, ambas disposiciones guardan diferencias significativas. La primera de ellas fue la duración de las medidas, para el caso de los Nacionales la apropiación se prolongó hasta el 31 de diciembre de 1925,³⁹⁶ mientras que para Yucatán la incautación fue una experiencia más breve, siendo devuelta la empresa en 1917, pero con cambios profundos. En segundo lugar, la confiscación de los Nacionales tuvo una vinculación más estrecha al movimiento armado, lo que resultó perjudicial en la destrucción del equipo rodante, así como la destrucción administrativa, en tanto FUY, por sus condiciones de aislamiento no padeció la misma situación. En tercer lugar, el caso peninsular, a pesar de ser eco de la disposición federal, estuvo acompañada de un ideario estatal encabezado por Salvador Alvarado, quien veía la necesaria intervención del gobierno local en los rubros de la economía para beneficio

³⁹⁴ Cabe mencionar que la exposición de este capítulo se ha realizado a través de líneas generales, las cuales han permitido identificar y explicar los problemas referidos, sin embargo, es preciso aclarar que aún quedan líneas abiertas por explorar para este proceso, como lo demuestra el trabajo de Anaya, Los “Ferrocarriles Unidos de Yucatán, ensayos reorganizativos 1910-1942”, donde muy acertadamente aborda el tema de las reestructuraciones a través de la conjugación de variables adicionales, permitiéndole una revisión de más largo aliento, sobre todo para explicar el comportamiento de FUY en la década de los treinta y principios de los años cuarenta.

³⁹⁵ Covadonga Vélez Rocha. “Nuevas evidencias para el estudio de los Ferrocarriles Constitucionalistas: el traspaso de los bienes muebles en 1915”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 13, No. 39, mayo-agosto, 2020, p. 12. Vélez sugiere que el decreto de incautación afectó al Ferrocarril Interoceánico aunque parcialmente, y al Ferrocarril de Veracruz al Istmo en su línea troncal, mencionando que la resolución perjudicó a los ferrocarriles del sureste, lo que muestra que el efecto no fue inmediato ni generalizado, por el contrario, el caso de Yucatán obedeció más a la política alvaradista que a un tema militar.

³⁹⁶ Valencia. *op. cit.*, pp. 63-64. La vida de los FNM tuvo una historia intrincada, sobre todo desde la revolución. La presencia del gobierno en la empresa es clasificada por el mismo Valencia en dos etapas: la primera del 4 de diciembre de 1914 al 31 de diciembre de 1918, conocida como los Ferrocarriles Constitucionalistas. La segunda, desde la última fecha hasta 1925, donde la empresa cambió de nombre dos veces, siendo el primero el de Ferrocarriles Nacionales de México, para después mudar a: Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos. Lo cierto es que a partir de la incautación en los FNM el tema de la propiedad y la administración fue un debate constante, al menos hasta el cardenismo donde la nacionalización en 1937 hizo de la compañía una empresa estatal hasta la década de los noventa en que se realizó la privatización.

de la entidad, incluyendo a los ferrocarriles, por lo que fundó la Compañía de Fomento del Sureste de México el 3 de mayo de 1916, cuya tarea fue prestar atención al principal producto de la entidad: el henequén, atendiendo sus niveles de producción y su comercialización fuera de la península en beneficio de la economía regional,³⁹⁷ aunque eso generó daños en la empresa de transporte.

Comenzando con el balance sobre los retos y las repercusiones que generó la intervención constitucionalista podemos comenzar por señalar la inconformidad que la disposición creó en los acreedores de la deuda inglesa. Éstos se pronunciaron sobre la medida interventora en 1915, pidiendo la restitución inmediata. El reclamo se sustentaba en la afectación de intereses británicos, tanto en la propiedad como en los trabajadores. No obstante, el mismo Alvarado respondió la queja, argumentando que los trabajadores no habían sido perjudicados y que se garantizaría el pago del empréstito.³⁹⁸ En el trasfondo, el asunto prioritario no eran la mano de obra sino la propiedad, pues los bienes muebles así como el equipo rodante se habían fijado en el contrato de la contratación de la deuda como las garantías para el pago, por lo que la incautación ponía en riesgo no sólo la liquidación de los compromisos sino el aval dejado en garantía.³⁹⁹

Ahora bien, la posesión de la compañía implicaba la operación de la misma, y con ello comenzaron a aparecer problemáticas. La primera fue una permanente dentro de la historia ferroviaria yucateca, el tema del combustible. Los ferrocarriles sólo habían sido atendidos con los recursos de la península, siendo parte de la causa la posición geográfica y la dificultad para conectarse vía terrestre con puntos de abastecimiento, elevando los costos de los insumos. Aunque en términos generales, el abastecimiento de los energéticos ya fuera

³⁹⁷ Dulce María Sauri Riancho, Dulce María, “El año después: ajustes yucatecos a la nueva constitución”, en Catherine Andrews (coordinadora). *El constitucionalismo regional y la Constitución de 1917*. México: CIDE, 2017.

³⁹⁸ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo 1915-1924. Serie: Gobernación. Sección: FCY. Vol. 36. 21 y 23 de abril de 1915.

³⁹⁹ La petición para la devolución de los ferrocarriles la hicieron los acreedores a través de funcionarios ingleses, quienes a su vez se dirigieron con Alvarado. El propósito era mayúsculo, puesto que pretendía rescatar dos propiedades: el Ferrocarril Mexicano y los FUY. El Mexicano fue devuelto a sus propietarios en agosto de 1916, quedando a cargo de quien fungiera meses antes en la misma empresa como agente de fletes y pasajes, el señor E. G. Wuerpel, En el caso de FUY la devolución se prolongó por un año más debido a la política integral de Salvador Alvarado, aunque con un diálogo directo con políticos ingleses. Particularmente el cónsul de Gran Bretaña en Washington escribió a Salvador Alvarado, aunque con miras a que la información llegara a Carranza, para solicitar la devolución de las posesiones inglesas. AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo 1915-1924. Serie: Gobernación. Sección: FCY. Vol. 36. Exp. 29. 10 de abril de 1915. Y AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: Secretaría General de Gobierno. Serie: Gobernación. Vol. 195. Exp. 54. 30 de agosto de 1916.

leña o carbón, fue al parecer un problema generalizado en el país. En el caso del espacio peninsular la fuerza motriz tuvo que ser impulsada sólo con tareas de leña, obtenidas de las haciendas y de los espacios agrarios del estado. Con la llegada de la administración constitucionalista la problemática intentó ser resuelta con la compra de petróleo, como lo muestra el convenio entre Thomas J. Agnew, como vendedor, y Julio Rendón como gerente general de los Ferrocarriles Constitucionalistas en Yucatán. El arreglo estipulaba la compra mensual máxima obligatoria de 10 mil barriles, de 42 galones cada uno, cantidad que en litros equivalía a 159 por barril, mientras que como mínimo, la empresa ferroviaria quedaba comprometida a comprar 3 mil barriles mensuales durante el primer año, elevándose a 5 mil a partir del segundo. Cada barril sería entregado en el puerto de Progreso por un precio de 1 peso 25 centavos oro americano, más el valor resultante de la Renta Federal del Timbre.⁴⁰⁰ El convenio tenía una duración de cinco años y cualquier situación no prevista sería resuelta en los tribunales de Mérida. Esta medida pretendía ser innovadora en varios sentidos. El primero, resolver un problema logístico. En segundo lugar, adecuar el sistema en respuesta al cambio tecnológico. Y en tercer lugar, buscar ahorros a la empresa. Para esto se argumentó que un barril de petróleo crudo equivalía a 100 tareas de leña de $\frac{3}{4}$, toda ella de calidad regular. Además de que el costo era menor. Se sugiere que un barril costaba 1.25, mientras que una tarea de leña 2.50 pesos, de ser así, el costo era mucho menor y la eficiencia mayor.⁴⁰¹ Al final, y al parecer, el convenio se vio impedido debido a que el principal puerto no tenía las características técnicas adecuadas para recibir buques de grandes dimensiones.

En este sentido, el gobierno alvaradista había intervenido una empresa con graves deficiencias, como ya se ha venido señalando, algunas de las cuales se intentaron sanear. Sin embargo, la misma incautación terminó por germinar sus propias complicaciones, siendo el resultado, la convergencia de viejos y nuevos problemas. En este sentido, podemos agregar al tema de los combustibles, el caso del ascenso del sindicalismo revolucionario, que si bien no comenzó con Alvarado y derivó de un espectro más amplio, logró su posicionamiento durante la gestión del sinaloense. La ruta que permitió el posicionamiento fue la politización

⁴⁰⁰ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Hacienda Pública. Vol. 88. Exp. 28. El precio fue fijado de acuerdo al costo establecido por la Compañía “El Águila” el 1 de septiembre de 1915. Por supuesto que la empresa tenía un importe de compra preferencial, toda vez que para mismas fechas, un agente de la Máquina de Petróleo Crudo “De la Vergene” expuso que llegarían al puerto 3000 barriles, los cuales se podrían adquirir a 5.75 oro americano por barril.

⁴⁰¹ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Hacienda Pública. Vol. 88. Exp. 28. 1 de septiembre de 1915.

de los ferrocarrileros y la conquista de derechos laborales que les favorecieron, lo que a su vez facilitó la formación de trayectorias de personajes notables en “la política estatal y nacional [como]: Héctor Victoria Aguilar, Carlos Castro Morales, Felipe Carrillo Puerto, Cesar Mamerto, y Carlos González Inurreta”.⁴⁰² Por otra parte, una de las características incubadas y resultantes de la intervención fue la desorganización monetaria, provocada por los billetes constitucionalistas locales y federales que “decrementaron sus ingresos y desorganizaron su contabilidad”.⁴⁰³ En consecuencia, el aumento de las tarifas, que osciló entre el 100 y 166%, no compensó los gastos de la explotación, debido a que las compras para la reposición del material, que además era importado, se hacían en moneda dura. Aunque la situación no se resintió inmediatamente debido al auge de la exportación henequenera.⁴⁰⁴

Lo cierto es que los balances de la intervención alvaradista a la empresa ferroviaria se manifestaron después de la restitución. Aunque los problemas se evidenciaron desde la devolución misma de la compañía. En este sentido, fueron reintegrados en junio de 1917, poniendo fin a una gestión que tuvo una duración de dos años y tres meses. Entre los primeros cambios visibles destacó la eliminación del nombre que se le asignó durante la intervención: Ferrocarriles Constitucionalistas de Yucatán, para ser restituido el de FUY, y el cual había sido asignado desde 1902. Pero más importante es destacar, que la devolución no se llevó a cabo por decisión unívoca, del gobierno a la empresa, sino por acuerdo mutuo, y como resultado de la negociación en la que participaron tres actores: Gobierno local por ser el interventor, Empresa, y Gobierno federal por ser de su competencia el tema del transporte. Aunque el primer paso se dio desde la empresa a través del Consejo de Administración, quien una vez constituido solicitó, el 18 de junio de 1917, la devolución de los bienes de la compañía. La petición fue aceptada por parte del gobierno local, sin embargo, acordó con el Consejo que FUY renunciaba a los reclamos que pudieran derivar de los daños y perjuicios realizados a las propiedades, en consecuencia, que se hubieran dado bajo la administración gubernamental.

La renuncia a los reclamos colocaba en el escenario la pregunta sobre cuáles eran las condiciones de la compañía. Por una parte, el Consejo observó que el gobierno dejaba un saldo favorable de 705, 490 pesos, sumándose los abonos que había realizado a favor de la

⁴⁰² Anaya. Los “ferrocarriles Unidos de Yucatán”; ensayos reorganizativos 1910-1942”, pp.13-14.

⁴⁰³ *Ibíd.*, p. 15

⁴⁰⁴ *Ídem.*

empresa por 464,621 dólares como parte de los compromisos financieros. Sin embargo, esta atmósfera de “estabilidad”, alegaba el Consejo, nublaba el panorama real, señalando que algunas medidas implementadas durante la incautación fueron perjudiciales, destacando entre ellas la adquisición de maquinaria en el extranjero, compra que se reconocía necesaria, pero que no necesariamente se había realizado bajo las mejores condiciones, situación perjudicial para las finanzas de lo que en ese momento eran los FCY.⁴⁰⁵ A esta situación se añadía que el saldo positivo sólo había sido resultado de la diferencia tarifaria, es decir, el gobierno durante la incautación elevó las tarifas establecidas que se habían mantenido en los años previos, permitiéndole generar un excedente, el problema era que esos dineros perjudicaron a la compañía generando desorden monetario al ser dinero depreciado. En resumen, las medidas del constitucionalismo no necesariamente fueron las más acertadas, por lo que el Consejo instaba como urgente la devolución de la propiedad.

El problema, como ya se señaló, es que la condicionante de no ejercer protesta alguna inmovilizó a la compañía, anulando la posibilidad de reclamos, los cuales sí estaban estipulados en el marco legal. Ilustrando la situación, la incautación se sustentó en las fracciones X y XI del artículo 145 de la Ley de Ferrocarriles, las cuales convenían que ejecutar una intervención implicaba una liquidación por el tiempo que durara la confiscación, calculada a partir de: “formar el promedio de los productos de cinco años y este promedio más el 10% se tiene como entrada anual del tiempo de la incautación de lo que debe deducir el Gobierno los gastos habidos durante la incautación.”⁴⁰⁶ El problema fue que la presentación de argumentos por ambas partes, compañía y gobierno local, resultaba en una discusión infructuosa, toda vez que el gobierno alegaba que había no sólo cumplido sus tareas, sino que había presentado buenos resultados, lo que le valía argumentar que tampoco presentaría quejas a la compañía. Es decir, ambas entidades habían entrado en un juego de ida y vuelta, con el que la compañía de transporte pretendía señalar y cobrar las deficiencias, en tanto el gobierno local intentaba desligarse bajo la justificación de que tampoco presentaría una petición de compensación por su gestión. Al final, la recién restituida

⁴⁰⁵ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15, f. 1. Año 1917. El incremento de tarifas se realizó para resolver la diferencia entre la moneda constitucionalista y el dólar, aplicándose el inciso E de la ley de mayo. El aumento de tarifas comenzó en agosto de 1915, aplicándose a mercancías y otros artículos, aunque al parecer posteriormente se incluyó el rubro de los pasajes. Véase AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Fomento. Vol. 72. Exp. 5. 29 de julio de 1915.

⁴⁰⁶ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15, f. 2. septiembre 22 de 1917.

compañía de transporte, no tuvo más opción que recibir los bienes sin mayor reclamo, y por si fuera poco, FUY le condonó una deuda como parte del acuerdo de devolución, la cual se estimó en 705 mil pesos, cuyo concepto había sido el uso del transporte durante el constitucionalismo.⁴⁰⁷

Es importante señalar, que la querrela de la devolución, entre la empresa y el gobierno local, guardaba tras bambalinas una situación esencial: el tema de la propiedad, por lo que el reclamo para la devolución tenía claroscuros, pues a pesar del alegato por la restitución, eso no significaba que el gobierno de Yucatán abandonaría a la empresa, por el contrario, el gobierno local había asegurado su presencia permanente en FUY mediante la compra de acciones durante la incautación.⁴⁰⁸ Además, la injerencia estatal terminó por afianzarse en las modificaciones que se realizaron a la escritura de la constitución social y a los estatutos de la compañía a mediados de 1917. Entre las reformas llaman la atención los cambios a cinco puntos. El primero, realizado a la cláusula sexta de la escritura social, donde se apostó por un ahorro a la empresa mediante la eliminación del Consejo Consultivo, cuya sede estaba en la Ciudad de México, dejando en su lugar solo a un representante y a un apoderado general. Su supresión se entendía no sólo como un recorte a los gastos de la compañía sino como la eliminación de burocracia que poco ayudaba a la toma de decisiones. En segundo lugar, se alteró la fracción octava de la base séptima, facultando al Director General del Consejo de Administración para acordar los gastos extraordinarios para la compra y venta de bienes raíces, autorizando a esta figura la cantidad máxima de 200 mil pesos. En tercer lugar, se modificó la cláusula octava, ampliándose las atribuciones del Director General, quedando sólo entre sus limitantes: hacer cesión de bienes sin autorización previa y por escrito del Consejo de Administración. En cuarto lugar, se modificó la cláusula novena, atribuyendo mayor poder al Consejo de Administración para nombrar y remover al Director General. En quinto lugar, se reformó la cláusula trigésima, estipulando que la hipoteca o gravamen de bienes quedaba reservada a la asamblea general de accionistas, por lo que se requeriría el voto unánime de tres cuartas partes para la toma de decisiones.⁴⁰⁹ Estos cambios en los

⁴⁰⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 21-22.

⁴⁰⁸ FAPECFT, APEC. Mascareñas, Alberto. Exp. 161. Memorándum, enero 14 de 1931. Leg. 4/10. Inv. 3535. La revisión de Mascareñas a la situación de la empresa mostraba ciertos sesgos, pues señalaba que la incautación se había “adueñado de un negocio floreciente”, cuando en realidad la situación financiera revela problemas serios de fondo.

⁴⁰⁹ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp.15, f. 2. Proyecto de reformas a la escritura social de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y Proyecto de Reformas a los Estatutos de “Ferrocarriles Unidos de Yucatán.” 11 de julio de 1917. Las reformas realizadas a

estatutos permitían el control del Consejo de Administración, así como del Director, y en consecuencia de la ruta a seguir por la empresa.

Por supuesto, primero había que elegir a los actores que quedarían al frente de FUY. En este sentido, el paso a seguir era realizar cambios dentro la estructura administrativa, lo que se tradujo en desplazamientos de actores pioneros, para ser sustituidos por personajes afines al ideario del gobierno local. Para ilustrar mejor, en septiembre de 1917 la asamblea realizó una votación para votar a los consejeros primero y séptimo. El primer puesto fue ganado por el gobernador Salvador Alvarado, quien se impuso a Álvaro Torre Díaz con una diferencia considerable, pues el primero obtuvo 15,539 votos, mientras que Torre Díaz sólo alcanzó 175. El resultado no desmotivó a Torre, pues siguió participando para ser el séptimo consejero, logrando imponerse a Antonio Ancona Pérez con 14,039 votos, obteniendo este último apenas 1,500. Aunque esta última cifra fue más significativa que los 75 obtenidos por Pedro Peón Contreras, quien también participó por el cargo.⁴¹⁰ Aunque al final, Alvarado y Torre claudicaron a los cargos bajo el argumento de que los puestos eran contrarios a sus actividades y funciones. Sin embargo, el proceso deja observar que el relevo dentro de las estructuras internas había comenzado, particularmente en el área directiva, relegando a figuras que habían sido pioneras y predominantes en el ramo, como Peón Contreras, o bien a Pedro Solís Cámara, quien en ese momento fungía como vicepresidente del consejo. Pero también se evidenciaba el peso que tenía el gobierno en la compañía.⁴¹¹

Independientemente de las disputas internas, el Consejo de Administración de FUY, una vez que asumió la administración, comenzó la tarea de indagar las condiciones de la

los documentos referidos incluyeron otras modificaciones menores, como la aplicada a la base primera de la escritura social, donde no se habían expresado los nombres de las sociedades fusionistas de 1902, por lo que se eliminaron de la cláusula quinta donde sí se mencionaban, y que además estaban acompañadas del respectivo capital que aportaron a la fusión. El propósito era básicamente hacer explícita la mención de las empresas pioneras en las primeras cláusulas, así como la corrección del capital social. Otro ejemplo de las reformas fue la de la fracción novena, la cual estipulaba que el Consejo de Administración podía depositar los fondos disponibles de la sociedad en una institución de crédito. La modificación permitiría colocar los dineros en alguna compañía, aunque al parecer estos depósitos eran temporales, pues permanecerían ahí hasta que la Asamblea General resolviera su aplicación.

⁴¹⁰ AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-Serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15, ff. 1-2.

⁴¹¹ La sustitución se volvió más visible en los años posteriores, como se observa el 2 de febrero de 1924. Para ese momento, el gobernador otorgó acciones a los jefes y oficiales del 18 batallón, siendo tomadas de la Compañía de Fomento, culminando además con la elección de un general, dos coroneles, un teniente coronel, dos mayores y un capitán como miembros del consejo, entendiéndose el hecho como una recompensa por su apoyo al gobierno local, pero también como una acción que facilitaría la toma de decisiones en la empresa a favor del gobierno. AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 215.

empresa. En su balance salió a relucir que: la depreciación de la moneda, la movilidad de los trenes con fines militares y la exigencia de la campaña, así como las dificultades para adquirir material rodante que repusiera el obsoleto, dejaron daños de consideración a la compañía.⁴¹² Aunque en este balance no se deben descartar comportamientos nocivos, los cuales se hicieron sentir durante y al finalizar el experimento estatista, particularmente en la parte administrativa y operativa. Aunque a manera de hipótesis se sugiere que éstos no fueron exclusivos del sector laboral entrante, sino que también fueron una práctica recurrente de antiguos funcionarios que se habían mantenido y que dieron continuidad a vicios arraigados. Sirvan de ejemplo, las prácticas que habían surgido por parte de personajes como Pedro Solís Cámara y Carlos Castro Morales, quienes secundaron las administraciones de la empresa después de Abelardo Sacramento. Las acusaciones que se les imputaron señalaban enriquecimiento ilícito y especulación, como la que realizó el mismo Solís Cámara en 1917 cuando fue vicepresidente del Consejo de Administración de la empresa de transporte, a través de la Mexican Importing and Exporting Co, que creó en Nueva York, y la cual fue dirigida por su hermano: Fernando Solís Cámara. La colocación y manejo de actores cercanos en puestos clave articuló triangulaciones en las operaciones, en este caso la empresa creada en los Estados Unidos fue la intermediaria en la compra del equipo ferroviario que después se calificó de obsoleto, permitiendo ingresos entre 1917 y 1918 de más de 3 millones de pesos para el intermediario,⁴¹³ quien básicamente compraba material de mala calidad para una empresa con deficiencias, pero que se beneficiaba de la operación misma y de la inflación de los precios.

En este mismo tenor se identificaron operaciones que perjudicaban la entrada de ingresos, resultado del favoritismo hacia allegados o conocidos de funcionarios de la empresa o de personajes en la política. Baste como muestra la apertura de créditos a los usuarios, como fue el caso de A. Bolio para la transportación de miel y panela de Campeche a su fábrica de Alcoholes de Yokpita en la estación de Calotmal, y que si bien se había dejado un pagaré en garantía, el cobro del adeudo nunca se efectuó. Por si fuera poco, otras prácticas registradas hacían referencia a cobros parciales, o bien a cuotas especiales.⁴¹⁴ En cualquiera de los casos, la preferencia, resultado del favor político o del amiguismo, se tradujo en fuga

⁴¹² AGEY. Fondo: AHMFY. Sub-fondo: FUY. Serie: Asamblea General. Sub-serie: Actas de asamblea. Caja 4, Exp. 15, ff. 1-2. Informe a la asamblea general extraordinaria de accionistas, de 22 de septiembre de 1917.

⁴¹³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 23.

⁴¹⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 53-54.

de ingresos, a pesar de que la explicación de estas acciones se justificaba en la crisis por la que atravesaba el territorio.

La complicada situación de la compañía llamó la atención del gobierno federal en julio de 1919, momento en el que el Ejecutivo de la Unión presentó al Congreso de la Unión una iniciativa para invertir en FUY 10 millones de pesos con el objeto de hacerse del control. Al frente de la discusión estuvo Luis Cabrera, experto en el tema ferroviario, quien a pesar de sus conocimientos en la materia, encontró una postura reacia en los diputados yucatecos, quienes impugnaron la propuesta, estando entre ellos José Castillo Torre, personaje cercano a Carrillo Puerto.⁴¹⁵ El rechazo mantuvo firme el regionalismo, a pesar de que el argumento de la intervención Federal se encaminó en la necesidad de comunicar a través de la conexión terrestre al sur y centro del país. Con ello se evidenciaban dos situaciones, el regionalismo y el interés político local, pero también el escaso interés de lo que mucho se ha especulado: la intención temprana de la historia ferroviaria yucateca de generar conexión al centro, cuando la realidad es que sus atenciones estuvieron ocupadas en su sistema ferroviario estatal.

Condensando, el constitucionalismo deja entrever el posicionamiento del gobierno local en la empresa privada, aunado a ello, el ascenso y colocación de figuras políticas derivadas de la revolución en las estructuras administrativas de la compañía en sus diferentes niveles le permitió injerencia en las operaciones y negociaciones que no siempre fueron las más adecuadas para la empresa misma. En este tenor, se puede referir una coexistencia de viejos y nuevos vicios, estando entre ellos el ascenso obrero.

El ascenso obrero

En efecto, el constitucionalismo dio paso a una reestructuración interna de la compañía, derivada del papel de accionista que adquirió el Gobierno del Estado, y de los manejos discrecionales que se dieron bajo su administración. Mascareñas en un balance de 1931 señalaba en retrospectiva que FUY durante la incautación se había convertido en “Departamento del Gobierno Local”, y que de ahí salían los fondos para la “propaganda electoral del primer Gobernador que iba a tener la entidad”.⁴¹⁶ Esta aseveración hacía referencia no sólo a la poca claridad de las finanzas, sino también a la relación entre administradores y obreros, bandos que establecieron un juego de reciprocidades, donde la

⁴¹⁵ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 240-241.

⁴¹⁶ FAPECFT. APEC. Mascareñas, Alberto. Exp. 161: Memorándum, documento 154, enero 14 de 1931. Leg. 4/10. Inv. 3535.

dinámica osciló entre las demandas y las concesiones otorgadas como resultado de la participación política que tuvieron los trabajadores. Por supuesto, la colaboración de los empleados no se hizo de forma dispersa, por el contrario, los obreros tuvieron un proceso de conformación propio, pero fuertemente impulsado por algunos políticos, que se tradujo en la constitución de organizaciones obreras dentro de la Compañía, como: la liga de Ferrocarrileros Torres Acosta, la cual estaba vinculada al partido socialista del Sureste, y la Liga Central de Resistencia.

En este tenor, el tema obrero es una página vinculada obligatoriamente a los ferrocarriles. Para el caso de Yucatán Águila y Bortz reflexionan sobre el ascenso obrero y sus cambios fundamentales en el peregrinar del porfiriato a la etapa revolucionaria, y por supuesto para el periodo posrevolucionario.⁴¹⁷ El trabajo de ambos autores resalta el cambio de las posturas obreras, pasando de la defensa a la combatividad, colocando en el relieve la llegada de Salvador Alvarado a la gubernatura de forma interina, de 1915 a 1918, como un momento de quiebre en la clase obrera yucateca, sugiriendo que el sinaloense fue quien apuntaló a este sector en el escenario local como parte de un proyecto integral vinculado al socialismo. Aunque no se debe perder de vista que este apoyo no sólo se posibilitó en el contexto de la revolución y el cambio político, sino también con la conjunción de un factor propio de la región: el despunte de la demanda de henequén en el mercado internacional, el cual compaginó con la primera guerra mundial. La coyuntura y los factores señalados abrieron paso a un posicionamiento de la clase obrera en Yucatán, la cual mantuvo una dinámica constante en las décadas posteriores, alcanzando una de sus máximas expresiones en el cardenismo, particularmente con la gestión obrera en 1935, que al parecer se entiende como la antesala de lo que en 1938 sucedería en los Nacionales con la formación de la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México.

La revisión del dinamismo obrero pocas veces se ha reflexionado con profundidad dentro del funcionamiento de la empresa ferroviaria yucateca, sobre todo para el periodo revolucionario. Es decir, el balance sobre su incidencia se ha señalado pero no se le ha prestado la suficiente atención para entender su injerencia en las problemáticas de la

⁴¹⁷ Marcos Tonatiuh Águila y Jeffrey Bortz. “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 13, No. 39, mayo-agosto, 2020, pp. 38-51. Y Marcos Tonatiuh Águila y Jeffrey Bortz. “Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán”, en *Mirada Ferroviaria*. No. 34, sep-dic, 2018, pp. 1-7.

compañía y su debacle. Esta situación ha llevado a que la caída de FUY se apegue a la explicación tradicional, como lo insinúan Águila Y Bortz, sobre la de la dependencia del monocultivo como una condicionante estructural para la caída del negocio ferroviario,⁴¹⁸ el cual por cierto, lo señalaron como “promisorio” para los últimos años del porfiriato.⁴¹⁹ Aunque es preciso mencionar que la revisión a la temática obrera debe ir acompañada de otros factores que permitan explicar su impacto. Dicho lo anterior, el cambio del obrerismo en Yucatán, se puede observar a través del análisis de huelgas que realizan los mismos Águila y Bortz, específicamente con los movimientos de 1911 y 1922. Su propuesta es que es éstos dan cuenta de la metamorfosis del movimiento obrero, transitando de la defensa de sus derechos bajo el esquema paternalista de la empresa a la exigencia de derechos fundados en la legislación federal.

Por supuesto conviene subrayar que el proceso de formación obrera sólo fue resultado de una evolución, en la cual uno de los ejes centrales de su entendimiento radica en el cómo los trabajadores canalizaron sus necesidades y demandas. Inicialmente, las primeras formas de organización fueron de tipo mutualista, destacando la Unión Obrera de Ferrocarriles de Yucatán, Sociedad Mutualista y de Beneficencia, creada en 1911 y como resultado de la huelga de ese año, aunque sólo fue reconocida hasta 1913.⁴²⁰ La importancia de ésta es que sentó el precedente para agrupaciones con mayor formalidad, reconocimiento y con demandas más sistemáticas, posteriormente respaldadas por la legislación obrera. Ésta organización obrera tuvo como tarea realizar la defensa del trabajador, aunque no desde la combatividad, debido a que su comportamiento estuvo condicionado por ser anterior a la elaboración y promulgación del artículo 123. Situación que explica por qué la solicitud de reconocimiento que planteó al Congreso del Estado estuvo sólo dirigida a la validación de la organización, manifestando que su objetivo central era la defensa de los trabajadores así como la tarea de hacerlos “conscientes de sus derechos y obligaciones”, aunque entre su tareas también estaba velar por la atención a la salud de los agremiados mediante la fundación de una Casa de Salud, así como con la creación de una caja de ahorros. La petición de reconocimiento así como el planteamiento de la naciente sociedad eran claros y se

⁴¹⁸ Águila y Bortz. “Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán”, 2018, p. 2.

⁴¹⁹ Águila y Bortz. “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, 2020, p. 39.

⁴²⁰ AGEY. Fondo: Congreso del Estado. Sección: Comisión de Justicia. Serie: Dictámenes. Vol. 17. Exp. 58. 30 de octubre de 1913.

fundamentaban en el artículo 38 del Código Civil del Estado. En consecuencia, la estipulación de las características así como la búsqueda de aprobación en el Congreso local fijaba la línea de acción de la agrupación obrera, donde el fin era la creación de conciencia pero también la autoayuda entre miembros, lo que significaba asumir una responsabilidad de la cual estaba exenta la empresa incluso en la ley federal. En otras palabras, el reconocimiento dentro de Yucatán no se hacía desde una perspectiva obrera, sino desde la concepción del ámbito de lo privado pero de utilidad pública, otorgándole personalidad moral y capacidad jurídica para el ejercicio de los derechos civiles, lo que no era equivalente a la formación y aceptación de entidades obreras como después si se estipuló en la constitución federal.

No obstante, esta entidad fue pionera y campo de experiencia para los años posteriores. Su continuidad se rastrea hasta la llegada de Alvarado, momento en el que se sumó a ella la Alianza Mutualista de Empleados de Ferrocarril, siendo estos dos grupos las bases que dieron origen en el mismo gobierno alvaradista a la Liga Obrera Ferrocarrilera (LOF).⁴²¹ Sin embargo, su reconocimiento jurídico llegó hasta el 15 de febrero de 1918 a solicitud de Edmundo Bolio, quien fungiendo como Secretario de la LOF realizó la petición ante el Congreso para que éste concediera “la personalidad jurídica necesaria para ejercer todos los derechos civiles relativos a su instituto”.⁴²² Título que se le otorgó por decreto sólo quince días después, el primero de marzo.

En este transitar de la organización obrera, los años de 1915 a 1917 fueron tiempos de importancia, en ellos la incautación y el constitucionalismo significaron la posibilidad para el ascenso del movimiento obrero, y con ello la gestión y canalización de peticiones que habían sido el anhelo de la clase trabajadora, y que no habían encontrado espacio, pero que con la llegada de Alvarado se abría la posibilidad de obtenerlas. En este tenor, durante los meses posteriores a la incautación se formó una Junta Directiva, integrada por Luis Rosado como presidente, y Francisco Carreón como secretario provisional, cuya tarea era la formación de una organización que llevaría por nombre “Alianza de Empleados del Ferrocarril”, entidad que derivó de la decisión de la Asamblea General extraordinaria que se celebró el 4 de agosto de 1915. El propósito de este nuevo organismo no distaba mucho de

⁴²¹ Águila y Bortz, “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, 2020, p. 43.

⁴²² AGEY. Fondo: Congreso del Estado. Sección: Puntos Constitucionales: Serie: Dictámenes. Vol. 9. Exp. 25. 1 de marzo de 1918.

la sociedad mutualista de 1911: “la defensa de los intereses de los empleados y procurar por medios adecuados, el mejoramiento intelectual y moral de los mismos”,⁴²³ sin embargo, a pesar de la similitud en el objetivo, para este momento ya había una diferencia de consideración, la cual era el trasfondo político y discursivo de la política local, misma que se encaminaba en favor de los trabajadores, por lo que esta atmósfera daba mayor soltura y confianza al sector obrero.

El reflejo de la situación fueron los inmediatos reclamos laborales, puesto que sólo un día después de su integración presentó su primera querrela. Aunque el primero y más próximo fue el del aumento salarial. En un tono suave y exponiendo las precariedades de vida de los trabajadores, los miembros de la Junta Directiva, de la recién formada AEF, solicitaban a Julio Rendón, gerente de FUY, su intervención ante Salvador Alvarado para que éste autorizara una mejora de sueldos que permitiera “llenar con decencia las necesidades perentorias de la vida”.⁴²⁴ La solicitud a pesar de estar dirigida en tono dócil tenía de fondo un “análisis” de la situación económica por la que atravesaba la empresa, cuya conclusión de los trabajadores, es que era propicia para realizar los incrementos a salarios y jornales, argumentando que el balance del estado financiero de la compañía arrojó una cantidad de 4, 407, 566 pesos por ingresos y sólo 2, 895, 978 pesos por gastos, lo que daba un margen que permitiría cumplir la demanda. En adhesión, refirieron que eran sabedores y conscientes de las partidas semestrales destinadas para el pago de la deuda, y que ello no impedía que la empresa atendiera su petición.

Sin embargo, y a pesar de que los reclamos obreros eran justificados por la pérdida del poder adquisitivo de los salarios y la subida de los bienes de consumo, como lo dejaron ver los trabajadores: “en tiempos normales un sueldo de 200, que tenía su equivalencia en 100 oro, bastaba al empleado para proveerse de lo necesario, hoy ese mismo sueldo, que equivale a solamente a 11.11 oro [...]”,⁴²⁵ la situación de la empresa, a pesar de los números “positivos”, no era de fondo la mejor. Aun así los trabajadores solicitaban un aumento del 200%, por lo que el salario de 11.11 oro se transformarían en 33.33 oro. La petición también

⁴²³ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: FCY. Serie: Gobernación. Vol. 78. Exp. 23. 4 de agosto de 1915.

⁴²⁴ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: Secretaría General de Gobierno. Serie: Gobernación. Vol. 79. Exp. 6. 5 de agosto de 1915.

⁴²⁵ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: Secretaría General de Gobierno. Serie: Gobernación. Vol. 79. Exp. 6. 5 de agosto de 1915.

la sustentaban en que la empresa había obtenido un aumento de tarifas en la misma proporción desde mayo, y en tiempos más recientes de 1 a 5. De no autorizarse la solicitud demandaban un incremento de 75%, el cual si bien no era suficiente permitiría paliar la difícil situación.⁴²⁶ Al final la resolución favoreció a los trabajadores después de una negociación, aunque la situación representó una competencia paralela entre la subida de los salarios y el aumento de los ingresos, debido a que en la empresa tenía entre sus retos primarios la resolución de sus carencias materiales.

Con todo, es preciso señalar que si bien, como se marcó en el párrafo anterior, se concedió el incremento y a pesar de pactarse la cobertura de los pagos en septiembre, éste no se aplicó. El incumplimiento por parte de la empresa agravó la situación, pues no tardaron los reclamos obreros para hacerse presentes exigiendo para octubre el aumento del 30% a los sueldos y jornales, montos acordados entre el gerente de la empresa Julio Rendón, el gobernador Alvarado, y por supuesto un grupo de trabajadores, aunque al parecer volvió a acontecer otro incumplimiento, ya que para octubre seguían sin recibirse los pagos.⁴²⁷ La falta por parte de la empresa de transporte en ese momento se debía probablemente a la complicación de recursos, pero también a la suma considerable de trabajadores, puesto que los empleados no correspondían exclusivamente a los ferrocarriles, sino que también englobaba a los de la Agencia Comercial, sin olvidar que ésta había generado problemas desde la compra misma.⁴²⁸

El ascenso del movimiento obrero y el viraje en las exigencias se identifica particularmente en la década de los veinte. Para 1921 se señalaban una serie de vicios en su comportamiento, siendo uno de los permanentes las solicitudes para adelantos de sueldos, adicional a ello estaba otra problemática de relevancia, siendo esta el exceso de personal. Para el primer caso la empresa se veía obligada a disponer de dinero para cubrir adelantos, los cuales a veces no retornaban, mientras que el exceso de personal no sólo implicaba un desembolso sino también la ocupación de puestos innecesarios pero inamovibles por las conexiones políticas. Aunque estas situaciones no eran las únicas, paralelamente se dieron otro tipo de operaciones, por ejemplo, las “defraudaciones” a la empresa en la venta de

⁴²⁶ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo, 1915-1924. Sección: Secretaría General de Gobierno. Serie: Gobernación. Vol. 79. Exp. 6. 5 de agosto de 1915.

⁴²⁷ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo. Sección: FCY. Serie: Gobernación. Vol. 36. Exp. 29. 2 de octubre de 1915.

⁴²⁸ AGEY. Fondo: Poder Ejecutivo 1915-1924. Serie: Gobernación. Sección: FCY. Vol. 36. 2 de octubre de 1915.

boletos al público y el robo de éstos de la proveeduría.⁴²⁹ Este tipo de comportamientos fueron calificados como perjudiciales, sin embargo, algunos eran propios del plano individual y del oportunismo. Por otro lado se enfatizó la injerencia ideológica de la incautación y de la revolución como una distorsión perniciosa a la empresa, aludiendo que la oportunidad de llevar la aclamada democratización a los sectores populares, particularmente de los trabajadores ferroviarios, había sido desfigurada por los líderes “equivocando la doctrina del socialismo que mal se les imbuyo [a los trabajadores], en la forma distante y opuesta de un absoluto radicalismo [...]”,⁴³⁰ superando la democratización equilibrada para dar paso a la formación de estructuras obreras, como: la Liga Central de Resistencia, cuya tarea consistió en operar políticamente, además de influir en la empresa para disponer de material ferroviario en las tareas y compromisos para el estado o los actores políticos. La solución a estos círculos viciosos por parte de la empresa era complicada, sobre todo la reducción de salarios debido a los altos costos de vida de la península. Situación similar ocurría con la disminución de personal, siendo el obstáculo de la compañía la Ley del Trabajo, normativa que había dotado de derecho a los trabajadores, y que dificultaba la toma de decisiones dentro de la compañía. A la norma se sumaba la cautela de la empresa misma para evitar crear conflictos, derivados de despidos o reducción de sueldos, que pudieran provocar afectaciones a la infraestructura y a la formación de un ambiente de enemistad en la península, al menos para ese año.

La complicada posición financiera y de disyuntiva la encontró FUY al registrar una pérdida de 1.3 millones de pesos para los primeros meses de 1922 en contraste con los ingresos del año anterior,⁴³¹ obligando a ésta a efectuar ajustes graduales en el sector obrero. La primera medida fue la reducción de jornales, generando un ahorro de 110 mil. El peculio fue resultado del contrato de enrolamiento, posibilitando en sus cláusulas no sólo la contracción de salarios sino también la disminución de la plantilla laboral, pasando de 1718 trabajadores a 1424. La tarea no fue sencilla, ya que como se señaló, la injerencia del gobierno local dentro de la compañía era importante, además, la misma política estatal obrera y el lazo con los movimientos obreros sustentados en la reivindicación habían creado un vínculo, el cual se conjugaba en un solo frente hacia la empresa. Al final la compañía logró

⁴²⁹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 45.

⁴³⁰ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 113.

⁴³¹ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 146.

su cometido, sin embargo, para 1922 el contrato de enrolamiento que había posibilitado el reajuste de trabajadores, causó división y enfrentó a los dos grupos obreros existentes, dando como resultados los enfrentamientos del 24 de mayo.⁴³²

Este conflicto ha sido explicado en el tenor de los cambios políticos y de la sinergia del propio movimiento obrero, estando entre ellas el tema de las fracturas internas. Expresión de esta situación fue el 9 de marzo de 1922 cuando Felipe Mangas e Ignacio Vadillo, presidente y secretario respectivamente de la Liga de Empleados Ferrocarrileros (LEF), solicitaban al Honorable Congreso, el reconocimiento de la organización que encabezaban. Aunque mantenían un binomio de su sentido de formación, es decir, a pesar de que se constituían como una organización de tipo mutualista, también se definían como una liga de resistencia para la defensa de los derechos de los trabajadores. Cabe señalar que para este momento, el sustento legal de su formación se fincó en la fracción XVI del artículo 123, aunque no dejaba de lado el Código Civil del Estado.⁴³³ Lo notorio fue la prontitud en los procesos de organización, lo cual derivó del doble esqueleto jurídico: el estatal y el federal, pero también, de lo que Águila y Bortz han señalado. Ambos autores han referido que la creación de la LEF, posteriormente llamada Liga de Empleados Ferrocarrileros Torres y Acosta (LEFTyA), fue apuntalada por el apoyo de Carrillo Puerto y el Partido Socialista del Sureste (PSS), siendo su función generar un equilibrio laboral y político con el LOF, toda vez que la nueva agrupación estaba formada por trabajadores administrativos y de empleados de La Plancha. Al final, la creación de la LEFTyA generó el efecto deseado: hacer un contrapeso para la reducción de salarios y puestos, adquiriendo este último organismo mayor peso que la histórica LOF.⁴³⁴ En este sentido, puede plantearse a manera de hipótesis que la generación de conflicto por parte de Carrillo Puerto no obedeció sólo a un tema político, donde la regulación y el equilibrio de las organizaciones debía ser claro y definido en el escenario local bajo el mando de la autoridad estatal, sino también con miras a afianzar el poder desde el interior, en este caso de la empresa, aunque ello tuviera implícito complicar las finanzas mismas o la parte administrativa. En consecuencia, la dinámica y efervescencia del movimiento obrero a partir de la incautación, no sólo se guio bajo su propia lógica sino

⁴³² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 144-146.

⁴³³ AGEY. Fondo: Congreso del Estado. Sección: Comisión de Gobernación. Serie: Dictámenes. Vol. 12. Exp. 24. 18 de marzo de 1922.

⁴³⁴ Águila y Bortz. “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, 2020, p. 45.

que en paralelo a su formación y posicionamiento, su dinamismo generó trastornos en los FUY.

Los años veinte. Problemas de fondo y los intentos de reorganización

En los años posteriores a la incautación, particularmente a comienzos de los años veinte, se comenzó a prestar atención a las problemáticas que resultaban de la acumulación de los vicios arraigados y de sus complicaciones. La exploración de esta década es pertinente porque las deficiencias llegaron acompañadas de evaluaciones e informes, que además se realizaron con frecuencia y con la propuesta de soluciones para recomponer la situación para FUY. Enumerando algunos de estos informes podemos destacar nueve, aunque al parecer hubo más de doce para la década de 1920 y principios de los años treinta.⁴³⁵

Los reportes referidos tenían como objetivo central diagnosticar los problemas centrales para restablecer las condiciones adecuadas de funcionamiento en FUY, aunque los señalamientos que se hicieron sobre las fallas de la Compañía fueron variables con el paso de los años. Por ejemplo, el informe del 4 de octubre de 1921 elaborado por Orozco, es

⁴³⁵ El primero de ellos fue el de Luis G. Orozco como Inspector Comisario de la SCOP. La investigación que rindió la presentó el 4 de octubre de 1921, donde señaló 21 puntos de mala administración, los cuales debían corregirse con urgencia para la reorganización de la compañía, siendo éste quien ante la gravedad de la situación propuso realizar una incautación. Un segundo análisis fue el del inspector federal Ortiz, quien presentó en 1924 un reporte donde identificó problemas de tal gravedad que propuso, al igual que Orozco, una nueva incautación. Un tercer documento, ahora de 1925, fue el realizado por el Inspector Administrativo, Ingeniero Isaac Montenegro. El estudio lo llevó a cabo de mayo a septiembre del año señalado, donde estipuló “cargos concretos y graves contra la empresa” que afectaban su funcionalidad. Una cuarta indagatoria se hizo en 1928 por la misma Secretaría de Comunicaciones, imputando a FUY para la resolución de 54 puntos en su administración. En el mismo año, y en quinto lugar, pero ahora del 19 de noviembre, los señores Comber y León entregaron un informe a Álvaro Torres Díaz, quien fungía como Presidente del Consejo de Administración de FUY y gobernador del estado. En este caso, el estudio fue realizado por los acreedores de la deuda inglesa y tuvo una duración de dos meses, siendo la finalidad determinar si la empresa cumpliría con el pago del compromiso financiero. La conclusión sólo fue eco de las pesquisas anteriores, ya que el resultado fue poco favorable a la compañía, incluso se acusó a Torre Díaz de no dar a conocer el informe por ser contrario a sus intereses. En sexto lugar, una siguiente pesquisa se llevó a cabo en mayo de 1930 por el ingeniero civil Lorenzo Pérez Castro, quien rindió su informe a la Secretaría de Hacienda, y resultó coincidir con los documentos anteriores. En séptimo lugar, el 24 de noviembre del mismo año, el ingeniero Ángel Peimbert, envió a la Secretaría de Hacienda un informe que realizó en conjunto con Gonzalo Graham Casasús y Joaquín D. Segura, ambos también ingenieros. Aunque Segura ya había enviado informes en fechas previas a la Secretaría de Hacienda, donde aseguraba que aunque no presentaba el total de las problemáticas, sí identificaba problemas dignos de mencionarse y que trataban sobre las problemáticas de la empresa. En octavo lugar tenemos el informe de mayo de 1931, realizado por el ingeniero Israel del Castillo, aunque éste presentaba una visión alentadora, señalando que “con una administración siquiera medianamente más ordenada, científica y honrada, esa Empresa sería un magnífico negocio”. Finalmente, y en noveno lugar, se encuentra el informe de Alberto Mascareñas, quien en una perspectiva de más largo aliento pudo hacer un balance más meticulado. FAPECF. APEC. Ferrocarriles. Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Exp. 77: Relación de los informes rendidos por inspectores oficiales y otras personas acerca de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Inv. 2044.

ilustrativo, pues gira en torno a las condiciones financieras y materiales.⁴³⁶ Aunque no siempre la causa de esas complicaciones fue atribuida al mismo origen. Por ejemplo, el mismo documento de 1921 refirió que los problemas señalados tuvieron como foco del problema la deuda de la Compañía con la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén, estipulada en 2.5 millones de pesos. Situación que si bien era cierta, no era unívoca, por el contrario, a ese balance habría que agregar: malas compras y gestiones administrativas; descuidos de trabajadores y funcionarios;⁴³⁷ exceso de personal y aumento de jornales;⁴³⁸ fuga de dinero por nocivos manejos administrativos; emisión y uso arbitrario de pasajes gratuitos; la deficiente organización del Departamento de reparaciones; el “libro de anticipos”,⁴³⁹ los movimientos políticos; préstamos,⁴⁴⁰ y la existencia de créditos perniciosos.⁴⁴¹ Todas estas situaciones explicaban la situación de la empresa, y todas ellas

⁴³⁶ FAPECFT. APEC. Ferrocarriles. Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Exp. 77: Fragmento de la comunicación que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dirigió con fecha 4 de octubre de 1921 a la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Inv. 2044.

⁴³⁷ Los descuidos se tradujeron en la negligencia de personal, identificando para 1921 que la empresa arrojaba una pérdida de 689, 800 pesos por incendios en almacenes, carros y demás propiedades destruidas por parte de funcionarios y empleados de la compañía.

⁴³⁸ El exceso de personal se identificó desde junio de 1920, señalando que había aumentado el número de trabajadores en 67 puestos, traduciéndose el incremento en pérdidas de 12,567 pesos mensuales. Además, se expuso que muchos de ellos no se presentaban al trabajo, aunque si cobraban su salario íntegro, situación derivada del vínculo político que tenían los trabajadores y que se traducía en este tipo de beneficios. Por otra parte, esta situación generaba un exceso de personal, por ejemplo en el área de servicio de combustible el número de empleados se había elevado a 64, sin embargo, se explicaba que este espacio podía funcionar sólo con 25 operarios.

⁴³⁹ En el tema de los adelantos, el problema no era que se hicieran, el inconveniente es que estos se habían vuelto excesivos con el ascenso obrero, y a que los ingresos de la compañía no podían costear este concepto. Por ejemplo, para 1921, la partida de adelantos ascendía a 36,357 pesos. En adhesión, las indemnizaciones también representaron un problema en los egresos, al alcanzar la suma de 227 mil pesos. El motivo del aumento se atribuía a dos motivos. El primero es que se otorgaba liquidación al personal cesado por faltas graves como consecuencia de que los informes sobre los despidos no se hacían llegar al área correspondiente, lo que también evidenciaba las fallas administrativas, dejando abierta la posibilidad de reclamar los tres meses de indemnización que por derecho le correspondían pero de forma extemporánea. Y en segundo lugar, porque la liquidación se tuvo que hacer de manera forzosa, debido a que los movimientos políticos en el estado en 1920 obligaron a recortar personal de talleres, transporte y oficinas, entrando en su lugar personal afín al candidato presidencial Ignacio Bonilla.

⁴⁴⁰ Para el tema de los préstamos, se identificaron dos por 12 mil pesos, los cuales fueron señalados como “indebidos, puesto que distraen los fondos en objetivos distintos a los de la explotación, sino también perjudiciales”. FAPECFT. APEC. Ferrocarriles. Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Exp. 77: Fragmento de la comunicación que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dirigió con fecha 4 de octubre de 1921 a la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Inv. 2044.

⁴⁴¹ En cuanto a los créditos perniciosos se señalaba que éstos no sólo afectaban los ingresos de la compañía, también violaban el artículo 126 del Reglamento de Construcción, Conservación y Servicio de los Ferrocarriles, el cual estipulaba que no se debía dar ventajas a nadie, hacerlo violaba el sentido de competitividad de igualdad de circunstancias. Exp. 77: Fragmento de la comunicación que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, dirigió con fecha 4 de octubre de 1921 a la Compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Inv. 2044.

fueron expuestas en los informes, aunque, como se refirió, no todas hicieron énfasis en los mismos puntos.

Para ilustrar mejor, y como ejemplo, entre las problemáticas se encontraba el desfase tecnológico, las locomotoras existentes se combinaban entre el rezago y la modernidad. Las primeras aún se alimentaban de leña, mientras que las segundas hacían uso de petróleo. La actualización del material rodante, específicamente de las locomotoras, fue un tema que se atendió incluso en el constitucionalismo, sin embargo, es posible sugerir que el retardo para la adquisición de nuevo material no sólo se debió a problemas financieros de la compañía, sino también a la intromisión e impedimento de personajes cercanos a la misma empresa, y que se habían posicionado en la compañía de transporte a partir del constitucionalismo. Como ejemplo destaca el caso de José Azarcoya, trabajador de FUY, quien adquirió para 1920 un contrato sustancioso para la venta de leña a la empresa, negocio del que se vio beneficiado no sólo por la preferencia que tuvo en el contrato, sino porque el precio fijado le resultó favorable, al grado que su práctica fue calificada como “extorsión”.⁴⁴² A esta situación debemos agregar que la leña no era de la mejor calidad, debido a la “inexistencia de bosques” en Yucatán. Situación que compaginó con las dificultades para adquirir petróleo, ya que manifestaban las empresas vendedoras que el puerto de Progreso no contaba con la capacidad para recibir buques de gran calado. Al final, la existencia de un sistema ferroviario con rezago tecnológico no sólo reflejaba falta de actualización, también se volvía un foco de negocio del que algunos sacaban provecho.

Retornando a los informes, es preciso señalar que estos se hicieron por personal ajeno a FUY, lo que los dotaba de una relativa objetividad. En este sentido, podemos detectar el de 1924 generado por los inspectores técnicos federales, quienes manifestaron el fracaso de FUY, añadiendo que la quiebra era más que evidente. En sus palabras explicaron que entre las causas estaba la “inmoralidad con la que se manejaba el negocio”. La gravedad de la situación demandaba medidas extraordinarias, por lo que el ingeniero Ortiz, inspector técnico de los ferrocarriles de la federación, sugirió para el 6 de mayo del citado año a través de un informe confidencial dirigido a la Secretaría de Comunicaciones, realizar una nueva

⁴⁴² AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 64. En perspectiva, y en números generales, la compañía gastó en madera para el año señalado 397 mil pesos, suma que permitió la compra de 86 mil tareas de leña, arrojando un promedio mensual de 7,151 tareas consumidas. Azarcoya, también fue tomado como ejemplo para ilustrar el abuso de los trabajadores, pues se detectó que revendía boletos en la línea de Progreso.

incautación a FUY. Las razones eran varias, argumentó. Sin embargo, la justificación esencial era por motivos políticos, derivado de la idea de que el Estado de Yucatán se comportaba como una organización de tipo capitalista y de especulación, al tener participación en la Compañía de Fomento del Sureste y en la Comisión Exportadora de Henequén, siendo la primera la que le daba incidencia directa en FUY, misma que se articulaba por completo a través de su participación política en las Ligas de Resistencia del Partido Socialista.⁴⁴³ Dicho de otra forma, la participación en la entidad económica ferroviaria daba al gobierno la incidencia directa en un sector estratégico, lo cual era perjudicial debido a que el mismo gobierno local, derivado de la revolución, ejercía una función bisagra, por una parte pretendía mantener a flote una empresa de tipo capitalista, pero por otra, la usaba como instrumento político y con presión obrera. Este papel de mediador no encontraba un punto de equilibrio entre el funcionamiento empresarial y el ascenso obrero, por lo que la propuesta de la nueva confiscación se sugería necesaria para evitar más males a la compañía. Cabe aclarar, que la intervención propuesta mantenía una diferencia con la del constitucionalismo, ésta se realizaría ahora desde la federación, pues la propuesta tenía por objetivo dejar fuera al gobierno de Yucatán.

Por supuesto, el argumento para la nueva incautación se nutrió de identificar problemas o situaciones más específicas. Ejemplo de ello fue la disposición dictada por los consejeros para abandonar la transportación por Express, dejando el negocio en manos de la Wells Fargo. La decisión vista desde otra cara, permitió el ingreso del Secretario de Administración, quien simultáneamente se desempeñaba como abogado del gobierno y jurista de la Wells Fargo, llevándolo a desempeñar un triple rol, entre: gobierno, FUY, y empresa externa. Siguiendo con la ilustración, se encuentra un caso de un miembro del Consejo quien estableció un contrato con la Compañía para proveerla de durmientes y de leña, sin embargo, el personaje no contaba con el capital para la tarea, por lo que FUY le hizo un adelanto de 5 mil pesos, al final, el contratista y miembro del consejo no cumplió su compromiso con la empresa ferroviaria.⁴⁴⁴ En definitiva, la presencia de irregularidades, en la valoración del inspector, eran frecuentes, pues también se identificaron: cesiones de terrenos de la empresa a particulares,⁴⁴⁵ la condonación de deudas a trabajadores, la

⁴⁴³ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 210-212.

⁴⁴⁴ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 213.

⁴⁴⁵ Como ejemplo de la venta de predios resaltan los de la calle 69, 66 y 67 en Mérida a Enrique Ramírez, quien debía pagar 120 mil pesos, cifra de la que la empresa sólo recibió 50 mil.

utilización de vías o materiales sin cobro alguno, entre otros comportamientos, haciendo de la empresa un negocio político.

Estos comportamientos, que se señalaron perjudiciales y derivados del oportunismo, desataron la comparativa para poner en perspectiva el estado alarmante de FUY, particularmente a través de dos casos: los pases libres y los servicios especiales en detrimento de la empresa. En el primero, se ejemplificaba con el caso alemán, aunque quizá un tanto exagerada pero ilustrativa para evidenciar los excesos en Yucatán, refiriendo que Bismark para el caso germano había sido el único funcionario alemán que había gozado de un pase de transporte libre, mientras que en Yucatán se contabilizaban más de 4 mil pases mensuales gratis. La entrega indiscriminada de pases era una práctica anticapitalista, de la cual eran beneficiarios: personal de la empresa, amigos, familiares, funcionarios, políticos, trabajadores, entre otros. En segundo lugar, se señalaba que la compañía había caído en prácticas deficientes al abandonar tareas de importación para sus insumos, sustituyendo la compra de sus materiales en la plaza de Mérida, donde se abastecía de estopas, lubricantes, material eléctrico, entre otros. Dicho de otra forma, la empresa había relajado el abastecimiento de productos básicos, mismos que debía adquirir por volumen y no en compra al menudeo, lo cual por cierto, beneficiaba a los comerciantes del primer cuadro de la ciudad.

Así mismo, la petición de una nueva incautación, tenía por objetivo, como se señaló líneas atrás, revitalizar a la empresa regional, aunque la propuesta también se apoyaba en la reorganización que se estaba llevando dentro de los Ferrocarriles Nacionales.⁴⁴⁶ El problema es que la comparativa no era necesariamente equivalente, puesto que la confiscación en el caso de los Nacionales tuvo otras dimensiones, y su posterior reorganización no fue tan gloriosa como se señalaba en la petición. Esta situación se confirmaría en el transcurso de los años y en los no pocos intentos para sanearla, mismos que culminarían, o al menos abrirían una nueva etapa, con la nacionalización cardenista. Con respecto a FUY, se pretendía traspasar la responsabilidad a la Secretaría de Comunicaciones, siendo sus atribuciones: designar al Gerente general, incluir a los accionistas, y crear un Consejo de vigilancia cuya función sería supervisar los gastos, evitando a través de la rotación mensual de los mismos miembros del Consejo las prácticas desleales. Por supuesto que entre los cambios, el nombramiento del Tesorero general y de la Oficialía mayor también correría a cargo de la

⁴⁴⁶ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, ff. 218-219.

Secretaría. El objetivo general era excluir a “los yucatecos de los puestos de Gerente General, Tesorero, Oficial Mayor, Jefe de Trenes, Maestro Mecánico y Jefe de Maquinistas: [pues se había notado] que la familiaridad reinante entre ellos, el extendido parentesco de unos con otros y una multitud de ligas y compromisos que los une, hacen que se perjudiquen notablemente los servicios”.⁴⁴⁷

En consecuencia, la propuesta pretendía dejar fuera de la toma de decisiones importantes a los yucatecos, eliminando la preeminencia regional que se había construido en dos momentos: en la génesis con el capital local, y el segundo con la intervención del gobierno estatal. Aunque no debemos perder de vista que la sugerencia de la incautación se hacía en un momento de coyuntura en el estado, al tratar de aprovechar la muerte de Carrillo Puerto. El deceso del motuleño generó una crisis política que intentaría ser aprovechada por la federación para hacerse del manejo de la empresa local. Sin embargo, y al final, la propuesta de la incautación fue descartada por no existir las condiciones adecuadas para su ejecución, debido a que la crisis política fue breve y encontró salida en el consenso, descartando un escenario militar que justificara la intervención. Por supuesto la negativa no pasó por desapercibidos los comportamientos internos de FUY, por el contrario, evidenció los problemas de fondo y las irregularidades, lo que resultó en un llamado de atención a la empresa ferroviaria para corregir las deficiencias en un período de dos meses.

En una mirada retrospectiva de final de década y comienzos de los años treinta destaca el balance realizado por Mascareñas, apenas en el primer año de la nueva década. En 1931 señaló el funcionario que el Gobierno del Estado había incautado un “negocio floreciente”. Empero, su aseveración era más optimista que verdadera, pues es casi seguro que él mismo era sabedor de los lastres de la empresa, resultado de la etapa previa de la revolución, al igual que conocía el impacto que había generado el movimiento armado, particularmente con la incautación, y que había resultado en problemas de fondo. Estos vicios fueron analizados, como se mencionó, en la década de los veinte, y el mismo Mascareñas tuvo una visión de ellos. Al final, los reportes meticulosos poco ayudaron a resolver los problemas, puesto que pocas veces se implementaron medidas que tuvieran un impacto importante, y cuando se hicieron fueron foco de controversias, en parte por el clima político y dinámico del contexto, así como de los esfuerzos continuos por revitalizar el sistema de plantación, base económica

⁴⁴⁷ AGN, SCOP, FUY, Exp. 23/459-1, f. 220. Los corchetes son míos.

del estado y de los años dorados durante el porfiriato y la revolución. El problema en parte fue que, la economía de plantación había rotado de manos, es decir, en los años de auge henequenero los hacendados y los niveles de crecimiento habían permitido compaginar el negocio, distraendo las deficiencias del sector ferroviario, en cambio, después de la revolución la caída exportadora se comenzaba a resentir y la participación de los posesionarios de las haciendas empezaba a ser más horizontal, lo que impidió prestar atención al deterioro del sistema ferroviario. La atención se siguió manteniendo en el henequén, pero ahora con problemas que marcaban su declive, haciendo visibles los daños acumulados por el tiempo en la industria ferroviaria. El resultado fue, un negocio en bancarota, al que poco se pudo ayudar en su revitalización, a pesar de la búsqueda de auxilio de agentes foráneos y de alto perfil, como lo fue la intervención de Montes de Oca y Sánchez Mejorada. El primero en 1932 envió al ingeniero Israel Castillo, para estudiar el asunto de la reorganización ferroviaria.⁴⁴⁸ Al parecer la dupla administrativa era vista con buenos ojos, puesto que desde Yucatán también fue solicitada su presencia, infortunadamente la inminente salida de la Secretaria de Hacienda de Montes de Oca y Sánchez Mejorada, impidió cumplir la reorganización en FUY para la década de 1930, la cual muy difícilmente hubiera tenido éxito, pues la transportación había ido en declive y los problemas iban subiendo en espiral ejerciendo fuerte presión a la empresa, problemáticas que siguieron planteando estudios y búsquedas de soluciones.

Comentarios finales

La llegada de la revolución a Yucatán generó una serie de efectos, encontrándose entre ellos la incautación. La medida, que se podría asumir como una réplica de lo que estaba aconteciendo en el escenario nacional, con los Ferrocarriles Nacionales o el Ferrocarril Mexicano, debe ser interpretada a través de sus propias especificidades. En primer lugar, se debe tomar en cuenta que la revolución en la península y en sus afectaciones materiales al equipo rodante o a las instalaciones no fue equiparable con lo sucedido en otras partes de la república. En segundo lugar, y ligado a lo anterior, la intervención estatal se realizó bajo el cobijo de la política alvaradista, es decir, la decisión de hacerse de los FUY formó parte de una política integral pensada por Alvarado para dinamizar la economía peninsular, en la que

⁴⁴⁸ No se debe perder de vista que Bartolomé García solicitó el auxilio de Montes de Oca y Sánchez Mejorada, pues consideraba que la dupla administrativa podría ayudar a sanear a los FUY. FAPECFT. APEC. García Correa, Bartolomé (Prof.) Exp. 67: Documento 108, octubre de 1931. Leg. 3/5. Inv. 2239.

si bien la piedra angular era el henequén, las líneas ferroviarias eran estratégicas para el trasiego de la fibra. Quizá habría que pensar y no descartar la injerencia que tuvo la primera guerra mundial en la decisión intervencionista, toda vez que el periodo correspondiente de la conflagración internacional correspondió a la fase exportadora más alta alcanzada por los henequeneros, por lo que la decisión también pudo hacerse, no sólo para controlar el sector exportador sino para asegurar su funcionamiento. En tercer lugar, la incautación llegó a poner fin a la experiencia empresarial privada y regional que comenzó en el último cuarto del siglo XIX, y que en el cambio de centuria había tratado de renovarse a través de la consolidación, revitalización que alcanzó su punto más alto con la adquisición de la deuda inglesa.

En cuarto lugar, y quizá más importante, es que la medida interventora generó una coyuntura desde la propiedad, puesto que su finalización no implicó una restitución a los propietarios. Por el contrario, desde la ejecución misma de la medida, el gobierno provincial mediante la compra de acciones aseguró su participación permanente dentro de la empresa de transporte. Esta acción moldearía el comportamiento y funcionamiento de los FUY para los años posteriores, ya que abrió la posibilidad de su manejo político y discrecional, lo que se tradujo en innumerables expresiones que iban en contra de la rentabilidad de la empresa de transporte, cuya tarea única y de la cual dependía su supervivencia era la venta de movilidad. Por supuesto, la combinación de factores nacionales e internacionales fue decisiva, como lo deja ver el caso de la moneda constitucionalista y el conflicto bélico internacional, pues por una parte la contienda provocó la demanda de la fibra y creó un escenario favorable, pero a su vez, los dineros constitucionalistas afectaron las finanzas de la empresa, siendo la consecuencia el desorden monetario interno. Por otra parte, el cambio en la estructura administrativa, la cual se pudo hacer a partir de la posesión accionaria estatal, restó injerencia a los que en otrora fueron los promotores de la llegada del riel a Yucatán, para ser sustituidos por políticos de la escena local, y vinculados al ascenso obrero. A partir de este cambio, la actuación de los nuevos funcionarios jugó un doble rol, el cual estuvo condicionado por la visión política del gobierno: encaminada al resarcimiento social y por el rescate del sector henequenero, pues tuvo que velar por el cumplimiento de las consignas sociales, y a su vez operar un negocio industrial. La tarea sin duda no era sencilla, por una parte, las demandas obreras se justificaban en el encarecimiento de los costos de vida, y por otra parte, la empresa exponía las complicaciones que enfrentaba por vicios arraigados. Al final, el control estatal y la carga política lograron permear, impidiendo un equilibrio en la

balanza que diera respiro a la empresa, lo que dio paso a comportamientos contrarios a la rentabilidad, como: el uso indiscriminado de pases, el uso de material rodante con fines políticos, el adelanto de sueldos, los contratos ventajosos a favor de los empleados, y otras prácticas perjudiciales que se extendieron a lo largo de los años.

En consecuencia, la combinación de los viejos problemas y los derivados de la incautación, crearon una carga pesada en la compañía que trató de ser resuelta en la década de los veinte por funcionarios locales, pero sobre todo federales. Éstos vieron con preocupación el estado de los ferrocarriles en Yucatán, por lo que realizaron pesquisas para identificar los orígenes de los problemas para plantear posibles soluciones. Estos informes, que sabemos fueron más de una docena, tuvieron puntos convergentes sobre las causas, sin embargo, las soluciones no necesariamente fueron convergentes. Por ejemplo, entre las propuestas destacaron las intenciones tempranas de una nueva incautación, o bien, la participación federal a través de la compra de acciones. Muy difícilmente sabremos el impacto que pudieron haber tenido estas medidas, lo que sí conocemos es que la suma de problemas, derivados de la génesis y la incautación, tuvieron como hilo conductor el tema de la deuda, pues ésta fue contratada para paliar problemas de fondo derivados de la génesis ferroviaria, y posterior a la revolución, el impago de ésta impidió la resolución de los viejos y nuevos problemas.

Conclusiones

Recapitulando lo expuesto a lo largo de los apartados que conforman esta tesis podemos esbozar algunas conclusiones sobre la génesis ferroviaria en Yucatán, su proceso de construcción, su incidencia en el espacio, el tema de la consolidación, la incautación y los años posteriores al fenómeno revolucionario. La exposición reflexiona sobre una larga temporalidad, donde se enhebran dos momentos de la historia ferroviaria yucateca, siendo éstas: la génesis y en consecuencia la diseminación empresarial para un primer momento, seguido de una etapa donde en el relieve está marcado por la presencia de una sola empresa, pasando así de una historia disgregada a una sola, siendo el fenómeno decisivo de esta coyuntura el proceso de consolidación. La exploración de los tópicos señalados ha permitido tomar el pulso a la vida ferroviaria de Yucatán desde una mirada que conjuga la sístole de la(s) empresa(s), sus actores, y su impacto en el espacio, permitiendo plantear algunas conclusiones.

En primer lugar, la génesis ferroviaria en Yucatán es un espacio de indagación olvidada gracias a la sombra que le ha generado el análisis del henequén, por lo que se ha dado por sentado que su construcción fue consecuencia del monocultivo, sin embargo, se ha sugerido que la llegada del tren a Yucatán debe entenderse como un fenómeno que se inscribe en el contexto nacional, donde la puja por la gestión y obtención de concesiones fue dinámica, de la cual no estuvieron exentos los yucatecos. Por otra parte, la formación y construcción de vías obedece a un proyecto paralelo al cultivo y producción de fibra, y no necesariamente como consecuencia de los recursos generados por la exportación y venta del sisal, dando cuenta de ello está la búsqueda de capitales para la inversión, los cuales se obtuvieron a través de subsidios federales y locales, loterías, y préstamos de particulares del mismo estado, lo que se tradujo en una carrera para la capitalización, siendo parte de ella la emisión de acciones, convirtiendo a las empresas en sociedades. Por lo que se sugiere que la relación ferrocarriles-henequén es indirecta, al menos para su capitalización, y no propiamente, y al menos no para el primer momento, como una inversión directa, sobre todo si se toma que los productores henequeneros también requirieron inyección de capital.

En segundo lugar, la génesis ferroviaria fue bastante intrincada, lo que ayuda a reforzar el punto anterior, pues la construcción de las diferentes vías, ya fuera Mérida-Progreso o Mérida-Peto, no tuvieron su impulso inicial desde la inversión privada, por el

contrario hubo una ausencia de actores interesados en la gestión de proyectos, por lo que el primer paso fue dado desde el gobierno local al tramitar ante la Secretaría de Fomento las primeras concesiones, para después mediante una adhesión de incentivos traspasarlas a actores locales. Además, una vez que estos actores locales retomaron los proyectos, definieron conscientemente sus propios planes sin tener en cuenta, al menos para un primer momento, un proyecto de conjunto, de ello dan cuenta la búsqueda constante de nuevas concesiones para la expansión de las vías o la adhesión de pequeños tramos que afianzaran la presencia de las compañías individuales dentro del Estado de Yucatán, o en su caso a lo largo de la Península, creando así un escenario físico de disputa. Quizá el mejor ejemplo de esta atmósfera de disonancias fue la compañía de Peto y la de Progreso, donde los reclamos abordaron el tema de los subsidios, pero también la búsqueda de nuevas rutas para el primero, quien exploró su propia conexión al mar en el actual Quintana Roo y en la frontera con Belice como un punto comercial, aunque sustentado en el discurso de la pacificación. Al final, esta situación da cuenta de la multiplicidad de intereses y sus conflictos iniciales.

En tercer lugar, se pone en relieve que la llegada del ferrocarril si generó un cambio de paradigma, aunque no su permanencia. Su arribo se dio en una atmósfera donde la actividad agraria era predominante, incluso donde la producción henequenera comenzaba a cobrar forma, y aunque se contaba con cuadros profesionales, los requerimientos administrativos y de mano de obra calificada para la parte tecnológica era prácticamente inexistente. En consecuencia, y particularmente en la parte administrativa, ésta fue suplida por los mismos inversores y gestores, quienes asumieron la dirección de sus empresas, al menos hasta 1902. La administración de un negocio de estas características y dimensiones demandó habilidades que no pudieron ser cubiertas, generando un rezago que sólo fue visible en el momento de la consolidación, ya que fue disimulado por los mismos proyectos de construcción que se iban dando gradualmente, así como por los volúmenes de transportación, que a pesar de sus leves oscilaciones, resultaban “positivos”. La deficiencia trató de ser resuelta con la importación de cuadros administrativos calificados en la nueva centuria, aunque la medida no siempre dio los resultados esperados, lo único que quedaba de manifiesto era la expresada necesidad de los recursos humanos necesarios para operar con eficiencia una empresa que demandaba estándares de trabajo internacionales. Infortunadamente para la compañía y los actores dentro de ella, la llegada de la revolución, y particularmente la incautación, interrumpieron la búsqueda de alternativas y resoluciones

para la administración y operación del sistema ferroviario. En suma, la venida de la máquina de vapor irrumpió en un contexto agrario, pero cuya presencia significó una coyuntura favorable para el aprendizaje sobre el negocio industrial, completamente diferente al negocio agrícola, pero cuyo transitar se encontraba en el mediano y largo plazo, período que no se completó debido a la llegada del movimiento armado y el alvaradismo con la incautación, colocando punto final a un espacio de experiencia para los actores locales, no sólo para la industria del transporte sino para la apertura de otras ramas.

En cuarto lugar, se ha sugerido que el espacio fue configurado por la llegada del tren. Con anterioridad a su llegada, existía una dinámica de comunicación interna muy vigorosa de los pueblos en la península, permitida por la existencia de caminos y veredas coloniales, lo que cancela la posibilidad de un espacio despoblado y desarticulado al interior, por el contrario, hubo un área con una dinámica permanente de interacción. Sin embargo, una serie de procesos fueron moldeando la conformación actual del territorio. El primero de ellos fue la fragmentación política que dio paso a los estados de: Campeche, Yucatán y posteriormente Quintana Roo. En segundo lugar, se encuentra el traslado del puerto de Sisal al pueblo de Progreso. En tercer lugar, está la guerra de castas que fragmentó el norte y sur-oriente de la entidad entre la civilización y la barbarie. En cuarto lugar, la variable del henequén, que a partir de la segunda mitad del siglo XIX transformó el paisaje con las haciendas y los plantíos, siendo esta última a la que se le concede mayor injerencia en la definición del espacio yucateco. Lo cierto es, que el establecimiento de la infraestructura ferroviaria llegó a afianzar las rutas de comunicación en una forma robustecida hacia los cuatro puntos cardinales: norte, sur, este y oeste. Aunque es preciso puntualizar, que los ferrocarriles en Yucatán no fueron un proyecto peninsular, es decir, que materialmente hayan rebasado las fronteras político-territoriales, más bien, fue un proyecto estatal, con excepción de Campeche. El posicionamiento que logró no sólo tuvo eco en la llamada zona henequenera, por el contrario, el espectro o radio de influencia alcanzó los puntos extremos de las vías, como lo fue Peto o Valladolid, aunque con una clara conectividad a la capital y al puerto. Derivado de esta situación, la movilidad, al estar en un espacio agroexportador no sólo se dio hacia el mercado externo, ni los productos entrantes fueron destinados sólo a la capital, por el contrario, hubo una cooptación y redistribución de cada uno de los que aquí se denomina espacios terminales, los cuales generaron un radio de influencia. Por si fuera poco, las terminales tuvieron intercambios comerciales entre sí, lo que amplifica la idea de que no toda transportación iba

hacia el exterior. Sumado a esta situación, resalta que si bien es cierto que el henequén fue el producto de mayor volumen movido a través de los trenes, su porcentaje total fue menor que la suma del resto de los productos movilizados, lo que confirma que hubo un mercado dinamizado y que corría a través del sistema de vías fomentando intercambios internos, de productos nacionales, o bien, de productos internacionales. Además, este espacio afianzado por el tren fue jerarquizado, pues algunos lugares presentaron mayores volúmenes de transportación que otros, no sólo por división, sino también por terminal, lo que explica porque unas fueron más importantes que otras. Al final, la complicada situación de los trenes en los años veinte debido al aumento de tarifas, y al efecto en cadena que provocó la caída de la fibra, terminaron por matizar el espacio que se había construido con la llegada del tren. Aunque los altos números de movilidad de pasajeros dan cuenta de lo importante que se había vuelto el medio de transporte para los usuarios y para el espacio, siendo el tema de los usuarios una veta que revela el comportamiento de desplazamiento, en esta caso dinámico y voluminoso.

En quinto lugar, la participación de los personajes locales en el negocio no sólo confirma una presencia regional muy fuerte, sino también diversificada, por lo que los propietarios si bien fueron parte del sector encumbrado económica y políticamente, la emisión de acciones dio paso a la integración de nuevos actores, de ello da cuenta la amplia diversificación que éstas tuvieron, particularmente cuando pasaron de nominales al portador. En adhesión a esta situación, el horizonte dibujado por el mismo negocio, convirtió la entrada a la empresa, a través de la compra de acciones, en una ventana de oportunidad para la inversión, donde es posible que hayan participado los sectores medios, como comerciantes. También es posible observar que dentro de la efervescencia destacó la participación de las mujeres de diversas edades, lo cual hace pensar que su papel no sólo fue el de testaferros, sino también como inversionistas del patrimonio entre matrimonios o como herencia hacia los hijos. Igualmente, es destacable que en esa misma participación de las acciones, no sólo hubo actores individuales, sino también pequeñas sociedades. Al final, el recorrido sobre este tópico revela la estructura de capitalización hasta la consolidación, situación que se mantuvo similar hasta la incautación, donde hubo un cambio radical y las acciones pasaron al gobierno a través de algunos organismos.

En sexto lugar, los ferrocarriles en Yucatán se han observado con un desarrollo lineal, entendiéndolo su llegada en la década de los setentas del siglo XIX y su etapa de crisis en la

década de los veinte del siglo siguiente como una período compacto y funcional, sin embargo, el análisis ha mostrado que su desempeño estuvo enmarcado por la etapa de las gestiones y las negociaciones, la proyección, la construcción, la consolidación, y la llegada de la revolución, entre otros factores, por lo que se sugiere que un negocio que inició privado tuvo un periodo de expansión pero de funcionamiento muy corto, debido a que la llegada de la revolución significó la finalización de una experiencia empresarial. Particularmente después de la incautación los retos fueron complicados en el ambiente social, político y económico para los actores individuales y colectivos del Estado de Yucatán, sin embargo, en el caso de FUY, quedó supeditada a la voluntad política y al manejo gubernamental, zigzagueando entre la funcionalidad y la benevolencia. Aunque existieron intentos por rescatarla de forma temprana desde la federación, por lo que las pesquisas de sus condiciones fueron meticulosas, aunque no necesariamente acertadas en las soluciones propuestas, como lo fue una segunda incautación, donde se pretendía dejar fuera del negocio a los yucatecos. Parte del problema fue que la génesis ferroviaria y su construcción se dieron bajo el cobijo del auge henequenero, permitiendo pasar desapercibidas sus problemáticas de origen, mientras que después de la revolución y con la caída del sisal el negocio evidenció problemas de origen y la acumulación de nuevas dificultades. Al final, lo que refleja esta situación, es que el origen ferroviario fue intrincado, y su vida funcional tuvo traspiés, dando como resultado el comienzo de un prematuro declive de una industria que no logró afianzarse.

Casi para terminar, debo señalar, que la revisión del tema estudiado en la tesis sigue siendo una historia abierta, no solo por su invitación a la reflexión, sino porque exhorta a la revisión de temas clásicos, como la relación henequén-ferrocarril, para una indagación más meticulosa sobre la caída del monocultivo. Pero también porque da pauta para la exploración de nuevos tópicos, como: el tema del conflicto, el desarrollo empresarial y el papel de los empresarios después de la revolución. La búsqueda de respuestas ayudará a comprender en mayor proporción la historia regional, pero también auxiliará a la comprensión de otros espacios.

Finalmente, la historia ferroviaria en Yucatán es la historia de un itinerario inconcluso.

Fuentes

Acervos documentales

Fideicomiso Archivos Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT)

Archivo General de la Nación (AGN)

Mapoteca Orozco y Berra

Mediateca INAH

Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY)

Biblioteca Yucatanense (BY)

Hemeroteca

La voz de la revolución

La razón del pueblo

Railway age gazette, New York, v. 5, 1 January to December 31,1873 (p. 475.). Original Source, University of Michigan.

Bibliografía

Aboites, Luis (1985). *La Revolución Mexicana en Espita, Yucatán (1910-1940): microhistoria de la formación del Estado en la revolución*. México: Maldonado.

Alcalá Ferráez, Carlos (2015). *El Cólera en la Península de Yucatán, 1833-1855*. México, UADY.

Almaraz Alvarado, Araceli (2021). El norte de México como unidad espacial de análisis. Visión de Mario Cerutti desde la historia económica y los estudios empresariales (Entrevista), en *Meyibó*. México, núm. 21, enero-junio, pp. 125-143.

Almanza Amaya, Joel Enrique (2014). *Pantanos, valles y cumbres: La construcción del ferrocarril de Veracruz (1842-1872)*. [Tesis para obtener el grado de maestro en historia, CIESAS].

Alonso, Antonio (1975). *El movimiento ferrocarrilero en México 1958-1959*. México: Era.

Anaya Merchant, Luis (2002). “La crisis internacional y el sistema bancario mexicano, 1907-1909”, en *Secuencia*. México, 54, septiembre-diciembre, pp. 154-186.

Anaya Merchant, Luis (2013). “Las finanzas del henequén (1902-1938). Dos modelos de banca y dos oportunidades perdidas”, en *Revista digital de Historia y arqueología desde el Caribe colombiano*. Barranquilla, año 10, No. 20, mayo-agosto, pp. 48-75.

Anaya Merchant, Luis (2014). “El Egipto de América. Yucatán y el olvido histórico en el nacimiento del turismo mexicano”, en *Revista digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano*. Barranquilla, núm. 23, mayo-agosto, pp. 52-75.

Anaya Merchant, Luis (2024). “Los ‘Ferrocarriles Unidos de Yucatán’; ensayos reorganizativos 1910-1942”, en *Historia Mexicana*, Núm. 292, abril-junio, 2024 [en prensa].

Ancona, Fernando (1923). *Estudio sobre los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en relación con el Estado Económico de la Península*. Yucatán: Gamboa Guzmán.

Barceló Quintal, Raquel Ofelia (2011). “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Mirada Ferroviaria*. México, núm. 15, pp. 5-16.

Barrios, Elías (1978). *El escuadrón de hierro*. México: Ediciones de Cultura Popular. Ediciones de Cultura Popular.

Bellingeri, Marco (1988). “Formación y circulación de la mercancía tierra-hombre en Yucatán (1880-1914)”, en *Historias*. 19, pp. 109-118.

Boils Morales, Guillermo (1979). “El movimiento de los trabajadores en Yucatán durante la gubernatura de Salvador Alvarado (1915-1917)”, en *Revista Mexicana de Sociología*. México, Vol. 41. No. 3, pp. 621-649.

Bortz, Jeffrey, y Marcos Águila (2020). “‘No soy intelecto sino obrero’. Rebeldía cotidiana en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán durante la revolución mexicana, en *Uno diverso*. El Colegio de Morelos, Vol. 1, núm. 1, julio-diciembre, pp. 131-163.

Bracamonte y Sosa, Pedro (2007). “Yucatán: una región socioeconómica en la historia”, en *Península*. Vol. II, Núm. 2, pp. 13-32.

Bracamonte y Sosa, Pedro (2014). *Ante el etnocidio. Nuevas políticas públicas para los pueblos originarios de México*. Yucatán: Calle 70.

Calderón, Francisco (1955). “La promoción económica”, en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México. La república restaurada. La Vida económica*. México: Hermes.

Canto Mayén, Emiliano (2011). *Inmigración e influencia cultural de Francia en la región henequenera de Yucatán (1860-1914)*. [Tesis de maestría, Instituto Mora].

Carrillo Gamboa, José María (1950). *Problemas de los Ferrocarriles de Yucatán*. Mérida.

Carrillo y Ancona, Crescencio. (1895). *El obispado de Yucatán: historia de su fundación y de sus obispos desde el siglo XVI hasta el XIX, seguido de las constituciones sinodales de la diócesis y otros documentos relativos*. Universidad de Cornell.

Caso Barrera, Laura, y Mario M. Aliphath Fernández (2016). “De antiguos territorios coloniales a nuevas fronteras republicanas: la guerra de castas y los límites del suroeste de

México, 1821-1893”, en *Historia crítica. Una mirada histórica, teórica e historiográfica sobre la frontera*. Universidad de los Andes Colombia, enero-marzo, pp. 81-100.

CEDIF (2021). *Mirada Ferroviaria*. Núm. 41, enero-abril.

Cerutti, Mario (2006). *Empresas y grupos empresariales en América Latina, España y Portugal*. Universidad Autónoma de Nuevo León/Universidad de Alicante.

Cerutti, Mario (2015). “Grandes empresas y familias empresariales en México”, en Paloma Fernández Pérez y Andrea Lluch, *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España: Una visión de largo plazo*. Bilbao: BBVA, pp. 153-187.

Cerutti, Mario, María del Carmen Hernández, y Carlos Marichal (2010). *Grandes empresas y grupos empresariales en México en el siglo XX*. México: CIAD, PyV.

Chandler, Alfred (1977). *The visible hand. The managerial revolution in American business*. US: Harvard University Press, Cambridge.

Cline, Howard (1987). “El episodio del henequén en Yucatán”, en *Secuencia. Revista de historia y Ciencias Sociales*. México, mayo-agosto, pp. 186-203.

Coatsworth, John (1976). *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: crecimiento contra desarrollo*. México: SEP.

Conover Blancas, Carlos (2011). “Un muelle de piedra en el mar”. Miradas anglo-españolas a la Península de Yucatán a mediados del siglo XVIII”, en Mario Humberto Ruz y Eréndira Peniche García (coord.). *Del mar y la tierra firme. Miradas viajeras sobre los horizontes peninsulares*. México: UAC, UNAM, pp. 49-72.

Crespo Gaggiotti, Horacio (2014). “Haciendas y recursos territoriales en la modernización agroindustrial azucarera. Una perspectiva desde Morelos, 1880-1913”, en *Ulúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*. México, No. 23, pp. 65-94.

Durán-Merk Alma (31 of January 2nd February of 2014). *Heterogeneity and social incorporation. Elite and non-elite German-Speaking immigrants in Yucatan during the extended porfiriato*. Paper presentated at the 17th Congress of Mesoamericanists. Basel, Switzerland

Echeverría V., Pedro (2000). “Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán: historia, lucha obrera y situación actual”, en *Memorias del IV encuentro de investigadores del Ferrocarril*. México: Conaculta, pp. 211-219.

Fuentes Díaz, Vicente (1951). *El problema ferrocarrilero en México*. México: Edición del autor.

Gantús Inurreta, Fausta (2000). “Ferrocarril Campechano, 1900-1913”, en *Memorias del IV encuentro de investigadores del Ferrocarril*. México: Conaculta, pp. 264-280.

García Bernal, Manuela Cristina (1994). “Desarrollo indígena y ganadero en Yucatán”, en *Historia Mexicana*. México, XLIII, pp. 373-400.

García Martínez, Bernardo (2000). “Regiones y paisajes de la geografía Mexicana”, en *Historia general de México*. México: El Colegio de México.

García Martínez, Bernardo (2004). *Historia económica de México. El desarrollo regional y la organización del espacio, siglos XVI al XX*. México: UNAM, OCEANO.

García Martínez, Bernardo (2008). *Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico*. México: El Colegio de México.

Gómez Mendoza, Antonio (1982). *Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913*. España: Alianza Universidad.

González Navarro, Moisés (1970). *Raza y tierra. La guerra de castas y el henequén*. México: El Colegio de México.

Granero, Melecia y María de las Nieves Rizzo (2008). “El ferrocarril: integración regional y transporte sustentable”, en *Arquitectura del sur*. 26. No. 34, pp. 54-65.

Grijalva, Ana Isabel (2010). “Empresarios españoles en Sonora, 1890-1910. Redes horizontales, actividades prebancarias y diversificación económica”, en Arturo Román Alarcón y Gustavo Aguilar Aguilar. *Economía regional, empresas y empresarios en México, siglos XIX y XX*. Culiacán: Universidad Autónoma de Sinaloa

Grunstein, Arturo (2008). “Perspectivas gerenciales sobre el problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México en la posrevolución, 1920-1935”, en *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*. México, número 14, junio, pp. 42-89.

Grunstein, Arturo (2008a). “Mariano Cabrera y Javier Sánchez Mejorada. Dos ejecutivos frente al problema laboral de los Ferrocarriles Nacionales de México,” en *Boletín del Fideicomiso Plutarco Elías Calles y Fernando Torreblanca (FAPECFT)*. México: FAPECFT, Núm. 59.

Grunstein, Arturo (2012). *José Yves Limantour y la formación de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México: Conaculta.

Grunstein, Arturo. *Del Gobierno accionista al Estado propietario. La disputa por los Ferrocarriles Nacionales de México, 1908-1937*. México: UAM.

Guajardo Soto, Guillermo (2010). *Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*. México: Conaculta, CNPPCF.

Gutiérrez Puebla, Javier (1998). “Redes, espacio y tiempo”, en *Anales de geografía de la Universidad Complutense*. No. 18, pp. 65-86.

Guzmán Urióstegui, Jesús (2010). “‘De bárbaros y salvajes’. La guerra de castas de los mayas yucatecos según la prensa de la ciudad de México, 1877-1880”, en *Estudios de la cultura maya*. Vol. 35, PP. 111-130.

Hägerstrand, Torsten (1991). “¿Qué hay acerca de las personas en la ciencia regional?”, en *Serie geográfica. Geografías personales*. Universidad de Alcalá, pp. 93-109.

Hoil Gutiérrez, Julio Cesar (2019). “La guerra de castas y su impacto agrario en los pueblos del oriente de Yucatán en la segunda mitad del siglo XIX”, en *Antrópica. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*. Año 5, no. 10, pp. 283-303.

Iglesias, Esther (2014). “Travesías del desarrollo en Yucatán”, en *Problemas del desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*. 177 (45), abril-junio, pp. 169-192.

Informe del C. General Díaz. Acerca de los actos de administración en el periodo constitucional de 1° de Diciembre de 1888 a 30 de noviembre de 1892. Imprenta de F. Díaz de León Sucesores, S. A.

Irabién Rosado, Manuel (1928). *Historia de los Ferrocarriles de Yucatán*. Mérida, Yucatán: s/e.

Iturriaga, Eugenia (2016). *Las élites de la Ciudad Blanca. Discursos racistas sobre la otredad*. México: UNAM.

Kevin Lynch, Kevin (1966). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires, Argentina: ediciones infinito.

Kuntz Ficker, Sandra (1995). *Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*. México: El Colegio de México.

Kuntz Ficker, Sandra (2015). *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México.

La inauguración del ferrocarril en Tzimin. Colección de los artículos publicados por la prensa y de los discursos de poesía leídos con motivo de la inauguración del ferrocarril en Tzimin; programa de los festejos organizados y crónica general de las fiestas, (1914). Mérida, Yucatán: Imprenta de la empresa editorial católica, S. A. (Autor desconocido).

León García, Ricardo (2021). *Chihuahua: Un acceso de modernidad. Algo de su vida económica entre 1880 y 1920*. Monterrey, Nuevo León: UANL.

Machuca, Laura (2007). “Los hacendados yucatecos, pequeña propiedad y movilidad social, 1790-1890”, en *Península*. Vol. II, Núm. I.

Marichal Carlos (2010). *Nueva historia de las grandes crisis financieras. Una perspectiva global, 1873-2008*. México: Debate.

May May, Roboam (2017). “El protestante y el ferrocarril. La expansión del presbiterianismo en Yucatán, México: 1885-1940”, en *Cultura y Religión*. Vol. XI, No 1, pp. 23-47.

Medina Suarez, Víctor Hugo (s/f). “Historia y renacimiento de una hacienda yucateca. Yabucó: ‘Donde abundan las torcazas’”. Yucatán.

Melo León, Sloux Fanny (2017). “Redes sociales en la financiación de la industrialización Antioqueña (1880-1930)”, en *Tiempo y Economía*. Vol.4, No. 1, semestre 1, pp. 55-83.

Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección de fotografías de las estaciones y planos del Ferrocarril Mérida a Peto con ramal a Sotuta. 1900.

Méndez Lara, José Alonso (1965). *Generalidades sobre ferrocarriles y un proyecto de una terminal ferroviaria en Mérida, Yucatán*. [Tesis de licenciatura, Facultad de Ingeniería, UADY].

Mendoza M. Vandari (2017). “En constante movimiento. Dos episodios sobre la circulación de saberes tecnológicos a través de la invención de las máquinas desfibradoras de henequén, siglo XIX”, en *Tzintzun. Revista de estudios históricos*. Núm. 66, julio-diciembre, pp. 67-105.

Mezeta Canul, Luis Ángel (2014). *El abastecimiento mercantil en la ciudad de Mérida, 1790-1850. Las redes marítimas mercantiles y las cadenas comerciales de tierra adentro a la capital Yucateca*. [Tesis para obtener el grado de maestro en Historia. CIESAS].

Mezeta Canul, Luis Ángel (2019). *Comerciantes yucatecos en el tráfico mercantil del atlántico caribe: redes, negocios, y política regional, 1770-1835*. [Tesis para obtener el grado de doctor en historia, CIESAS].

Moguel Pasquel, Carolina (2019). “Un empresario agrícola porfirista en Morelos. El caso de Luis García Pimentel”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 12. No. 35, enero-abril, pp. 29-51.

Montalvo Ortega, Enrique (1978). “La hacienda henequenera, la transición al capitalismo y la penetración imperialista en Yucatán: 1850-1914”, en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*. Vol. 24, No. 91, pp. 137-175.

Moreno Friginals, Manuel (1978). *El ingenio. Complejo económico social cubano del azúcar. Tomo I, II, III*. La Habana, Cuba: Editorial de Ciencias Sociales.

Nickel, Herbert (1997). *El peonaje en las haciendas mexicanas. Interpretaciones, fuentes, hallazgos*. México: Arnold Bergstraesser Institut, Universidad Iberoamericana.

Nicolau D’Olwer, Luis (1965). “Las inversiones extranjeras”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El porfiriato*. México: Hermes, pp. 973-1168.

Ortega, Maximino (1979). *Bosquejo de la historia del movimiento ferrocarrilero (1890-1973)*. México: Centro de Estudios Políticos, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

Ortiz Hernán, Sergio (1974). *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Padilla, Paris (2016). *El sueño de una generación. Una historia de negocios, en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*. México, Editorial Mora.

Padilla, Paris (2021). “Los preámbulos de la expansión ferrocarrilera en Yucatán: actores y factores del atraso”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 14. No. 41, enero-abril, pp. 7-18.

Pasos Peniche, Manuel (1963). *Henequén: ayer, hoy y mañana*. Yucatán.

Pérez de la Mora, Efrén Amílcar (2017). *Actores locales y la formación territorial en el sureste de México a finales del siglo XIX*. [Tesis para obtener el título de licenciado en Relaciones Internacionales. El Colegio de México].

Pérez de Sarmiento, Marisa y Franco Savarino Roggero (2001). *El cultivo de las élites. Grupos económicos y políticos de Yucatán en los siglos XIX y XX*. México: Conaculta.

Pérez Herrero, Pedro (1986). “Producción local e integración económica en el Yucatán del siglo XVI”, en Miguel Rivera Dorado y Andrés Ciudad Ruiz. *Los mayas de los tiempos tardíos*. pp. 167-196.

Quezada, Sergio (2001). *Breve historia de Yucatán*. México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México.

Quezada, Sergio (2016). *El primer Congreso Constituyente de Yucatán, 1823-1825*. Yucatán: UADY.

Quezada, Sergio e Isaura Inés Ortiz (2008). *Yucatán en la ruta del liberalismo mexicano*. Yucatán: UADY.

Ramírez Carrillo, Luis Alfonso (1991). *Élites empresariales. Parentesco, Coaliciones y Empresarios en México: el caso de Yucatán*. [Tesis para obtener el grado en Ciencias Sociales con especialidad en Sociología. El Colegio de México].

Ramírez Carrillo, Luis Alfonso (2012). *De cómo los libaneses conquistaron la Península de Yucatán*. Migración, identidad étnica y cultura empresarial. Yucatán: UNAM.

Ramírez Carrillo, Luis Alfonso (2018). “El cedro y la ceiba. La extraordinaria y venturosa historia de una familia de empresarios libaneses en tierras mayas”, en Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (Coordinadores). *Familias empresariales en México. Sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, pp. 177-226.

Ramírez Velázquez, Blanca Rebeca y Liliana López Levi (2015). *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*. México, UNAM, UAM-Xochimilco.

Ramírez, Luis Alfonso y Araceli Almaraz (2018). “Entrando en materia. Las dos caras de una moneda: empresa y familia”. En Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (coord.). *Familias empresariales en México. Sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, pp. 19-56.

Rangel Vargas, Juana María (2008). “Los ferrocarriles portátiles Decauville. Un instrumento de incidencia mundial”, en *Mirada Ferroviaria*. Núm. 6, pp. 48-59.

Rendón, Julio (1915). *Ferrocarriles constitucionalistas en Yucatán*. Mérida: Itinerario, No. 1.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia (2021). *Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*. [Tesis de doctorado en historia, El Colegio de Michoacán].

Riguzzi, Paolo (1995). “Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles nacionales, 1880-1914”, en Carlos Marichal (Coordinador). *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia comparada*. México: FCE, El Colegio de México, pp. 159-177.

Riguzzi, Paolo (1996). “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (Coordinadores). *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM Xochimilco, pp. 31-97.

Rivera Rodríguez, Hugo Alberto (2012). “Perdurabilidad empresarial: concepto, estudios, hallazgos”, en *Cuadernos de Administración*. Vol. 28, núm. 47, enero-junio, pp. 103-113.

Rocher Salas, Adriana Delfina (2011). “La península de Yucatán: una isla en tierra firme”, en Marta María Machado López y Miguel Luque Talaván (coords.). *En Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares*. Universidad de Córdoba, pp. 392-414.

Rodea, Marcelo (1944). *Historia del movimiento ferrocarrilero en México, 1890-1943*. México: s. ed.

Romero Ibarra, María Eugenia (2003). “La Historia empresarial”, en *Historia Mexicana*. Vol. LII, núm. 3, enero-marzo, pp. 806-829.

Ruz, Mario Humberto (2009). *Yucatán: un universo peninsular. Tomo II. El mundo colonial*. México: SEP, CEPHCIS.

Sauri Riancho, Dulce María (2012). *El proceso de industrialización de Yucatán, 1880-1970. Henequén, Estado y empresarios*. [Tesis de maestría en historia, CIESAS, Yucatán].

Sauri Riancho, Dulce María (2016). *Elites y desigualdad regional. Los casos de Yucatán y Nuevo León*. [Tesis para obtener el grado de doctora en historia, CIESAS].

Sauri Riancho, Dulce María (2017). “El año después: ajustes yucatecos a la nueva constitución”, en Catherine Andrews (coordinadora). *El constitucionalismo regional y la Constitución de 1917*. México: CIDE.

Sauri Riancho, Dulce María (2018b). “Los Ponce de Yucatán: sobrevivir al henequén” en Araceli Almaraz y Luis Alfonso Ramírez (Coordinadores), *Familias empresariales en*

México. *Sucesión generacional y continuidad en el siglo XX*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte, pp. 135-176.

Sauri Riancho, Dulce Maria y José Luis Sierra Villarreal (2018). *La casta divina, por dentro y por fuera*. Yucatán: Dante.

Schlogel, Karl (2007). *En el espacio leemos el tiempo. Sobre Historia de la civilización y Geopolítica*. Madrid: Ediciones Siruela.

Schumpeter, Joseph (1967). “El ciclo económico”, en *Teoría del desenvolvimiento económico. Una investigación sobre ganancias, capital, crédito, interés y ciclo económico*. México: FCE, pp. 213-254.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1895). *Reseña histórica y estadística de los ferrocarriles de jurisdicción federal, desde agosto de 1837 hasta diciembre de 1894*. México: SCOP.

Sempat Assadourian, Carlos (1972). “Integración y desintegración regional en el espacio colonial. Un enfoque histórico” en *EURE*. Vol. 2, no. 4, pp. 11-24.

Sergio Quezada (2001). *Breve historia de Yucatán*. México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México.

Serrano Álvarez, Pablo (1993). “Análisis y perspectiva de los estudios históricos regionales mexicanos”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*. 16 (16), UNAM, pp. 215-229.

Southworth, J. R (1905). *Yucatán ilustrado: el Estado de Yucatán, su descripción, gobierno, historia, comercio e industrias*.

Suárez, Luis (1980). *El Yucatán de los mayas*. España: Everest.

Tonatiuh Águila, Marcos y Jeffrey Bortz (2018). “Un paso adelante, dos pasos atrás: la Revolución y las huelgas ferrocarrileras de 1911 y 1922 en Yucatán”, en *Mirada Ferroviaria*. No. 34, sep-dic, pp. 1-7.

Tonatiuh Águila, Marcos y Jeffrey Bortz (2020). “Los ferrocarriles yucatecos durante la Revolución: entre el paternalismo ‘benévolo’ y el corporativismo ‘socialista’”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 13, No. 39, mayo-agosto, pp. 38-51.

Valencia Islas, Arturo (2017). *El descarrilamiento de un sueño: Historia de los ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*. México: Centro Nacional para la preservación del Patrimonio Ferrocarrilero, El colegio de México.

Vázquez Pasos, Luis (2002). “Élites e identidades. Una visión de la sociedad meridana de la segunda mitad del siglo XIX” en *Historia Mexicana*. LI: 4, pp. 829-865.

Vela Sosa, Raúl y Raúl Vela Manzanilla (2017). “Situación económica, política y social de Yucatán en 1915 y 1916”, en *México y la Constitución de 1917. Contexto Histórico*. México, UNAM, INEHRM, pp. 193-215.

Vélez Rocha, Covadonga (2020). “Nuevas evidencias para el estudio de los Ferrocarriles Constitucionalistas: el traspaso de los bienes muebles en 1915”, en *Mirada Ferroviaria*. Año 13, No. 39, mayo-agosto, pp. 10-23.

Vidal Romero, Miguel (1975). *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida: Zammá.

Wells Allen (1992). “All in the family: railroads and henequen monoculture in porfirian Yucatán”, in *Hispanic American Historical Review*. Duke University Press, pp. 159-209.

Wells Allen, y Joseph Gilbert (2011). *Verano del descontento, épocas del trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*. Yucatán: UADY, 2011.

Zanetti Lecuona, Oscar (2015). “Antillas”, en Sandra Kuntz (coord.), *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México. pp. 102-136.