



## PITA PITA Y CAMINANDO

# ¡GLORIA A YUCATÁN! EL FERROCARRIL EN LA PENÍNSULA

A diferencia del resto de líneas ferroviarias del país que fueron controladas durante el porfiriato por empresas inglesas y estadounidenses, las yucatecas se caracterizaron por ser construidas, dirigidas y administradas por oriundos de la península. Durante la colocación del primer riel en Mérida en 1875 que inauguraba la construcción de la vía al puerto de Progreso, la oligarquía celebró con júbilo que el diseño, inversión y elaboración fuera cien por ciento mano yucateca:

“¡¡ [...] nuestra patria querida no ha necesitado personas extrañas para emprender este importante trabajo; yucatecos son los capitalistas, yucateco el concesionario, yucateco el ingeniero y yucatecos los trabajadores; gloria a Yucatán!!”<sup>1</sup>

La ubicación de las líneas dependió por completo de la localización de las haciendas henequeneras, de la capital del Estado y del puerto por donde saldría el “oro verde”. La vía Mérida-Progreso fue crucial para la historia de la Península porque concluyó su construcción en un momento clave del auge exportador del henequén en la década de 1880. Otra ruta importante iba de Mérida a Campeche, la cual conectó a ambas capitales después del triunfo del movimiento separatista que convirtió a este último en estado soberano. Para su inauguración, ambos gobernadores viajaron en sus respectivos trenes hasta el kilómetro 82, donde acordaron reunirse para unir la vía. También se construyeron otros ramales que comunicaban a las haciendas

---

<sup>1</sup> Ferrer de Mendiola, Gabriel, “Historia de las Comunicaciones”, en: *Enciclopedia yucatanense*, Mérida, Gobierno de Yucatán, 1947, t. III, p. 545. Desde 1871, el gobierno federal decretó la construcción de la aduana y el muelle en Progreso, y determinó que la primera ruta del ferrocarril en la península se erigiera entre este puerto y la capital, Mérida.

## EL MIRADOR

henequeneras con Mérida; o ramales que evitaban tocar la capital de Yucatán y, con ello, las rutas controladas por sus élites, para transportar el henequén a Progreso sin intermediarios. En la siguiente tabla, de forma sintética se esboza la historia de la red de la península y sus concesionarios:

<i>Red del ferrocarril peninsular<sup>2</sup></i>			
Nombre	Año de inicio	Año de término	Concesiones
<i>Mérida-Progreso e Izamal</i>	1875	1881	José Rendón
<i>Mérida-Valladolid</i>	1883	1890	Peniche
<i>Mérida-Campeche</i>	1880	1913	Francisco Cantón
<i>Mérida-Peto</i>	1879	1904	Familia Peón y Peón
	1878	1912	Rodulfo G. Cantón

La geografía yucateca fue benévola con el sueño ferroviario por tener un relieve plano, sin embargo, no estuvo exento de dificultades. La principal fue de carácter financiero, pues los gastos que implicaba tender una vía eran numerosos, lo que obligó a los concesionarios a solicitar préstamos a la banca inglesa y se recurrió al endeudamiento con capitalistas locales, a cambio de ofrecer algunos beneficios como reducir las tarifas de carga, construir estaciones cercanas a sus haciendas, entre otros incentivos.



Carta de los Ferrocarriles de la Península de Yucatán. Reproducción autorizada por el INAH.

En la década de 1890 el sistema ferroviario en la península se consolidó, en parte gracias a la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1891. La dependencia potenció a los promotores del ferrocarril en Yucatán con medidas que les favorecían, desde exenciones de impuestos sobre los materiales y equipos que eran importados, hasta la autorización de aumentar la carga y las tarifas de pasajeros.

<sup>2</sup> Allen Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatán", en: *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 72, No. 2 (May, 1992), p. 176.

## EL MIRADOR

En 1902, se fusionaron las líneas de Mérida a Progreso e Izamal, Mérida a Valladolid y Mérida a Campeche, así como el muelle fiscal y los almacenes del puerto de Progreso, a iniciativa del gobernador Olegario Molina, conformando una sola empresa denominada Ferrocarriles Unidos de Yucatán. A partir de entonces, la compañía se organizó en cuatro divisiones que abarcaban 904 kilómetros de vías férreas, permaneciendo la propiedad en manos de las familias yucatecas Molina y Escalante. La cohesión tenía como objetivo evitar la competencia de las tarifas de carga en un momento donde el negocio del henequén continuaba siendo próspero. De este modo, el éxito de la fusión permitió que la empresa continuara operando hasta su incautación en 1915 cuando la Revolución Mexicana alcanzó también a la península.

### REFERENCIAS:

Barceló, Raquel, "Los Ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX", en: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, *Mirada Ferroviaria Revista Digital*, septiembre-diciembre de 2011.

Ferrer de Mendiola, Gabriel, "Historia de las Comunicaciones", en: *Enciclopedia yucatanense*, Mérida, Gobierno de Yucatán, 1947, t. III.

Wells, Allen, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatán", en: *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 72, No. 2 (May, 1992).