



CRUCE DE CAMINOS

Si hay transporte, ¡Si vamos! La influencia del ferrocarril en el entretenimiento de los yucatecos durante el Porfiriato. (1900-1910)

Ricardo Manuel Wan Moguel¹

Resumen

A partir del último cuarto del siglo XIX, Yucatán vivió grandes cambios. La explotación del henequén y la construcción de los ferrocarriles favorecieron al estado permitiendo a la oligarquía disfrutar de un auge económico-comercial sin precedente. Además, gracias al establecimiento de las vías del ferrocarril gran cantidad de personas pudo disfrutar de los beneficios que brindaba el nuevo modo de transporte. En ese sentido, podríamos decir que existe una gran cantidad de estudios relacionados con el ferrocarril y su vinculación con la industria henequera aunque por mucho tiempo han estado ausentes las investigaciones concernientes con los cambios sociales que trajo consigo. El presente artículo abordará la influencia del ferrocarril en el entretenimiento de los yucatecos durante el Porfiriato, ya que este medio de transporte jugó un papel muy importante en el traslado de personas a diferentes actividades recreativas en la península.

Palabras clave

Feria, Dirección General, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Pasajes, Entretenimiento.

Introducción

La península de Yucatán experimentó un cambio muy importante a finales del siglo XIX y XX: la introducción del ferrocarril. En 1875 se clavó el primer riel para construir lo que sería el primer tren en Yucatán que corrió del centro de la ciudad de Mérida al puerto de Progreso.² A partir de ese momento se empezaron a entregar concesiones a diferentes personajes para la construcción de vías que conectarían los principales puntos del Estado con la capital Yucateca.

Así, podemos encontrar que para la primera mitad del siglo XX la península de Yucatán ya estaba conectada de su capital hacia diferentes regiones como Tizimín, Valladolid, Peto, Izamal, Kanasín, Motul, Muna, y un sinfín de localidades a través de las cuales pasaban los ramales del tren. La comunicación se dio paulatinamente. El tren fue destinado para el transporte de diferentes productos, pero al mismo tiempo empezó a utilizarse para el traslado de personas. Se puede decir que la vida cotidiana de los yucatecos fue cambiando poco a poco. Las comunidades que antes estuvieron aisladas empezaron a tener contacto con la capital. La gente venía a la ciudad de Mérida para ofrecer los productos de sus cosechas y de igual forma, los trabajadores comenzaron a utilizar el tren para ir a sus labores: la modernidad hacía su arribo a la península de Yucatán.



A pesar de que los cambios habían llegado a través de la forma de movilidad, muchas cosas continuaban como en el pasado, por ejemplo: las fiestas y el entretenimiento. La península de Yucatán se caracterizaba por realizar las vaquerías y las fiestas a los Santos Patronos que venían de la época colonial, y que actualmente se siguen celebrando. Durante el Porfiriato, no sólo las vaquerías eran festejadas en los pueblos, también los circos, las corridas de toros, los espectáculos con animales y un sinfín de actividades que se realizaban para mantener el ocio de los yucatecos.

Las fiestas eran mezcla de actos religiosos y fiestas profanas muy concurrencias por comerciantes, agricultores, y artesanos de lugares cercanos que ofrecían sus mercancías y productos no solo a los habitantes del lugar sino también a los números visitantes que de pueblos, haciendas y ranchos cercanos venían a esas celebraciones. Esa afluencia de gente fomentaba el desarrollo del comercio interior y las actividades agropecuarias y daba impulso a las artesanías. Entre las más importantes estaban las ferias de: Tizimín, Valladolid, Tekax, Hunucmá, Teabo, Chumayel, Temax y en Mérida, la del barrio de Santiago. El éxito pecuniario de estas ferias para los puesteros, comerciantes, agricultores y artesanos variaba según la situación económica del periodo. La parte esencial de las ferias eran las corridas de los toros, espectáculos que constituía importante actividad lucrativa.³ El nuevo elemento que vino a facilitar el entretenimiento durante el Porfiriato fue el ferrocarril. Los artistas, los materiales utilizados en las fiestas, los instrumentos de las personas que ofrecían sus espectáculos, los toros para las vaquerías se empezaron a transportar a través de los carros del tren. De igual forma, las personas empezaron a trasladarse de un pueblo a otro para las fiestas de los santos patronos, por la llegada del artista del momento, o para observar los espectáculos del circo.

La compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán, fundada en el año de 1902, daba las facilidades para poder transportar diferentes objetos para la celebración de estas fiestas, y generalmente los organizadores se dirigían a su consejo de administración para pedir descuentos en fletes o buscar la manera en que la empresa colaborara para la realización de estos eventos. De igual forma, se programaban corridas extras para las ciudades, villas o pueblos en las cuales se realizarían actividades del entretenimiento o bien, se ofrecían descuentos a los pasajeros para trasladarse de manera más económica y subir las ganancias de la empresa. Todo lo anteriormente mencionado, lo podemos saber gracias a los diferentes documentos encontrados a través de los cuales, distintos personajes se dirigían a la empresa ferroviaria para obtener “ayudas” o algún beneficio de los trenes para poder realizar sus actividades recreativas. También existen fuentes importantes en los programas de las fiestas de diferentes pueblos, en los cuales generalmente se anunciaban la hora de la llegada del tren, los descuentos y las corridas extras que se realizaban para la celebración de alguna festividad local.



Un ejemplo de estas celebraciones fue la fiesta de Izamal. Esta se llevaba a cabo en honor a la virgen de Izamal que era conocida por un gran número de yucatecos y su fama milagrosa se extendía por toda península. La feria se llevaba a cabo en la plaza principal, enfrente del convento, que perteneció a Fray Diego de Landa. Este evento suponía un diluvio de gente. Mercaderes llevaban sus mercancías para vender y la gente llegaba de todas partes del Estado. Toda clase de vehículos servían para el traslado de las personas. Se ponían viajes ordinarios, pero también extraordinarios y no solamente se utilizaban transporte de pasajeros, si no, incluso furgones de carga y plataformas para el traslado de personas.⁴

Como todos los años, en 1909 se llevó a cabo ¡La gran fiesta de Izamal! En el cartel propagandístico los organizadores expresaban: “Los hijos de esta hermosa y hospitalaria ciudad, en unión a la comisión formada para organizar las fiestas de este año, tienen el gusto de invitar a los habitantes de los Estados, para la GRAN FERIA que principiará el 30 de noviembre y finalizará el día 9 de diciembre del corriente año”.⁵

El programa estaba compuesto por la presentación de notables artistas, barristas, trapezistas, alambristas, juegos de malabares, y para los niños estarían disponibles los carruseles, loterías, rifas, tómbolas, cinematógrafo, vistas disolventes y funciones teatrales. En cuanto al servicio de ferrocarril, se decía que además de los trenes ordinarios que salían a Izamal, se ponía un servicio de trasladados extraordinarios para el transporte de las personas que se animaran a asistir a este evento. El ferrocarril llevaría pasajeros de diferentes partes del Estado, como lo puede ser Mérida, Tixpeual, Tixcocab, Euan, Calcalchen, Tekantó, y se ofrecía “una gran rebaja” en los pasajes de viajes redondo de los pueblos de la línea de oriente, en conexión con la de Izamal y Tixcocab. Así lo podemos apreciar en la siguiente tabla, que expresa los precios de pasajes de primera, segunda y tercera clase que se pusieron especialmente para aquella ocasión.⁶

Rebaja de precios para asistir a la fiesta de Izamal

Lugar	1 clase	2 clase	3 clase
Espita	\$4.40	\$2.90	\$2.20
Valladolid	\$4.62	\$3.08	\$2.32
Uayma	\$4.23	\$2.82	\$2.12
Tinum	\$3.92	\$2.62	\$1.96
Dzitas	\$ 3.43	\$2.28	\$1.72



Tunkas	\$2.67	\$1.78	\$1.34
Quintana Roo	\$ 3.09	\$2.06	\$1.34

El ferrocarril movía a una gran cantidad de personas que acudían a estos eventos. La compañía hacía informes detallados de los pasajeros y la ganancia que se generaban durante diferentes fiestas ya que ayudaban a mejorar las entradas económicas de la empresa. Por ejemplo, en 1906, el consejo de administración decía que en el primer semestre de 1905 el tráfico de pasajeros había disminuido considerablemente. Disminución que continuó en el siguiente semestre, sin embargo, al terminar el año, las ganancias se fueron al alza debido a las ferias realizadas en Izamal y Halachó.⁷

En 1910 la empresa emitió un informe de los pasajeros que utilizaron el tren como medio de transporte para asistir a la feria de Izamal. En este encontramos que en la división norte se movieron 7,077 personas, en la Sur, 183, en la división oriente y oeste 244 y 252 respectivamente, haciendo un total de 7913 pasajeros, lo que les generó ganancias de \$9,207 pesos.⁸ Comparado con el año anterior, que la empresa había generado 11,155.89, transportando a 10,218 personas, ese año había caído el número de pasajeros que se trasladaron en tren a la feria de Izamal.⁹ Sin embargo, aun mostrando las cifras anteriores, representaba un ingreso importante para Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

Otro informe fue el de la fiesta celebrada en Espita del 20 de diciembre al 10 de enero de 1910. En él se expresa que los pasajeros trasladados durante los festejos fueron los siguientes: en carros de primera clase 364 y se generó \$1,646.30 de ganancias, en segunda clase 656 personas y \$1850.53 pesos se obtuvieron de ganancia, y por último en tercera clase, se trasladaron 3,265 pasajeros generando \$6,235 de ingresos. En total se trasladaron 4285 personas, generando una ganancia a la empresa de \$9,731 pesos.¹⁰ La feria de Espita movilizó en total 4,285 personas, sin embargo, había ferias mucho más grandes y populares durante este periodo, por lo que transportaban aún más pasajeros, como por ejemplo la de Halachó que en 1911 movió alrededor de 12,107 personas, generando una ganancia de \$12,322.08 pesos.¹¹ Otra de ellas fue la fiesta de Tizimín de las cuales, podemos conocer las realizadas en 1909 y 1915.

La feria de Tizimín se celebra en los primeros días del mes de enero y su duración oficial era de una semana, pero esta feria se extendía desde los inicios de sus preparativos, y culminaba siempre posteriormente a lo establecido mientras se levantaban los puestos y la gente que la visita se marchaba del lugar. La fiesta está dedicada a los tres reyes magos, que son los santos patronos de la ciudad: Melchor, Gaspar y Baltasar. Luis Rosado Vega dice que, en aquellos tiempos, con



sólo la cercanía de la fecha hacía que toda la península sintiera como si una corriente eléctrica la sacudiera.¹²

En un cartel propagandístico de 1909, podemos observar que los organizadores la definían como “la grandiosa feria de Tizimín: la renombrada feria de los reyes magos” que se realizó desde el 30 de diciembre de 1909 hasta el 6 de enero de 1910. El jueves 30 se realizó el baile de mestizas, y un concurso de vaqueras. Por las noches se llevaron a cabo regios y elegantes bailes de etiqueta, a los que acudían “Bellas señoritas de la mejor sociedad Tizimileña”, de igual forma se realizaron corridas de toros de diferentes ganaderías lidiados por Adolfo León, el yucateco. El programa también incluyó carreras de caballos, con “los mejores jinetes de la península” para que la gente pudiera acudir al magno evento. Por su parte, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán hicieron una rebaja de sus precios para el traslado de personas y pusieron trenes extraordinarios para que la gente se pudiera transportar de diferentes poblaciones. Los descuentos se pusieron en las cuatro divisiones, norte, sur, oriente y oeste, siempre y cuando las personas compraran su viaje redondo. Del mismo modo, para los vecinos de los pueblos aledaños, Valladolid, Dzitas, Espita y Uayma, se pusieron trenes especiales.¹³



Cartel de la feria de Tizimín.¹⁴

La compañía realizó un conteo de los ingresos y de las personas trasladadas durante la feria de Tizimín en 1909. El ingreso total de pasajes fue de \$11,155.89. Las personas que viajaron en primera clase fueron 708, en segunda, 1966, y en tercera 9,686, haciendo un total de 12,360 personas.¹⁵



En el año de 1914, encontramos una cantidad similar de personas transportadas en tren hacia la feria de Tizimín del servicio de trenes que se ofreció desde las 5:10 a.m. hasta las 12:45 de la noche, ya que se trasladaron alrededor de 11,076 pasajeros provenientes de diferentes puntos del Estado como Mérida, Dzitas, Espita, Valladolid, utilizando 147 coches de diferentes clases para este traslado.¹⁶

LOS FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN.		
REDONDO, que se venderán desde el día 25 de DICIEMBRE de 1909 hasta el día 6 de ENERO de 1910 y serán bueños para la vuelta hasta el día 10 de ENERO de 1910. * * * * *		
REBAJA DE PRECIOS EN LOS PASAJES DE VIAJE		
DIVISION NORTE.		
	Primeras	Segundas
San Ignacio	á Espita y vuelta.....	\$ 6.75. \$ 4.95. \$ 3.50.
Progreso	" "	7.10. 5.25. 3.50.
Tixpeh	" "	6.60. 4.90. 3.30.
Tixkokob	" "	6.75. 5.00. 3.40.
Euán	" "	6.90. 5.10. 3.45.
Cacalchén	" "	7.30. 5.35. 3.65.
Tekantó	" "	7.70. 5.65. 3.85.
Izamal	" "	8.00. 5.85. 4.00.
DIVISION SUR.		
	Primeras	Segundas
Kanasín	á Espita y vuelta.....	\$ 6.25. \$ 4.65. \$ 3.15.
Acatéch	" "	6.75. 5.00. 3.40.
Tecoh	" "	7.00. 5.20. 3.50.
Lepán	" "	7.15. 5.30. 3.60.
Xcunchakán	" "	7.45. 5.45. 3.75.
Bumabéhén	" "	7.80. 5.70. 3.90.
Ticul	" "	8.30. 6.05. 4.15.
Oxkutzcab	" "	8.75. 6.35. 4.40.
Akil	" "	9.05. 6.50. 4.50.
Tekax	" "	9.30. 6.20. 4.65.
San Antonio	" "	9.90. 7.10. 4.95.
Tuncácab	" "	10.25. 7.30. 5.10.
Peto	" "	10.70. 7.65. 5.35.
sevén	" "	7.10. 5.20. 3.55.
Hocabá	" "	7.45. 5.50. 3.75.
Sanahént	" "	7.65. 5.60. 3.85.
Huh	" "	7.85. 5.75. 3.95.
DIVISION ORIENTE.		
	Primeras	Segundas
Mérida	á Espita y vuelta.....	\$ 6.00. \$ 4.50. \$ 3.00.
Cholul	" "	6.00. 4.50. 3.00.
Conkal	" "	5.50. 4.25. 3.00.
Tixkokob	" "	5.25. 4.00. 2.75.
Motul	" "	5.00. 3.75. 2.50.
Cansahcab	" "	4.50. 3.50. 2.25.
Temax	" "	4.00. 3.00. 2.00.
Tunkás	" "	2.50. 2.00. 1.25.
Quintana Roo	" "	2.00. 1.50. 1.00.
Dzitas	1.00.	0.65.
Tinum	1.45.	0.95.
Uayma	1.75.	1.15.
Valladolid	2.20.	1.40.
Chiexulub	" "	6.75. 5.00. 3.35.
Progreso	" "	7.10. 5.25. 3.55.
merida, DICIEMBRE DE 1909.		
IMPRENTA DE LA LOTERIA DEL ESTADO.		
Los días 1º al 7 de Enero de 1910 habrá un tren de VALLADOLID para la comodidad de los que quieran asistir a las CORRIDAS DE TOROS y otras diversiones, como sigue:		
Sale de VALLADOLID á las 9.00 A. M.		
Pasa por Uayma 9.20 ..		
" Tinum 9.35 ..		
Llega á DZITAS 10.00 ..		
en donde el pasaje tomará el tren de PASAJEROS PARA ESPITA.		
Los mismos días 1º al 7 de Enero, habrá un tren de ESPITA á VALLADOLID después de las CORRIDAS DE TOROS, como sigue:		
Sale de ESPITA á las 5.00 P. M.		
Dzitas 6.00 ..		
" Tinum 6.25 ..		
" Uayma 6.40 ..		
Llega á VALLADOLID 7.00 ..		
LA DIRECCION, de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.		

Horario y precios de trenes para asistir a la Feria de Tizimin. AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja 276, Exp. 6, 1909.

Como podemos ver hasta ahora, la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán, apoyaba los eventos de entretenimiento proporcionando tarifas accesibles para las personas que acudían a los diferentes espectáculos, así como poniendo carros extras para su traslado. También es muy importante señalar, que diferentes peticiones llegaban al Consejo de administración para buscar el apoyo de la empresa, ya sea trasladando objetos, artistas, u animales a los eventos que se



realizaban. En 1909 por ejemplo, la comisión de la organización de la fiesta en la villa de Tecoh, emitió una carta al director de la compañía para:

“Dirigirle la presente suplicándole muy encarecidamente y en nombre del adelanto y progreso de esta localidad, se sirva dispensarnos si a bien lo tiene, de pagar los fletes que corresponden por traer de esa capital a esta villa los muebles que servirán en aquella fiesta, así, como por la devolución de los mismos a la propia capital”.¹⁷

Para la Feria de Oxcutzcab, realizada en 1909, los organizadores pidieron el traslado de maderas en uno de los furgones para que sirviera durante los festejos¹⁸ De igual forma, para la feria de Dzibalché en Campeche, se pidió a la compañía que se trasladasen diferentes materiales para poder adornar la plaza principal donde se llevaría a cabo la fiesta:

*“Tengo el honor de dirigir a Ud. la presente, para manifestarle que el 9 de abril próximo, dará principio la fiesta de esta villa que tendrá lugar en la plaza principal, terminando el 14 del mismo (...) me permito suplicarle, si tendría a bien conceder un furgón para traer y llevar los muebles y demás útiles para el decorado, (...) Dicha fiesta puede convenir a los intereses de esa empresa que dignamente representa poner el domingo 14 de abril un tren extraordinario, que salga de Campeche de once a doce del día a fin de alcanzar la corrida de ese día, regresando después del baile, pues los campechanos están muy entusiasmados por asistir a la fiesta”*¹⁹

Las corridas de Toros eran parte del repertorio de la mayoría de las fiestas de ese periodo, por lo que los toreros jugaban un papel importante para realizarlas. Así, durante las fiestas de la Villa de Peto de 1910, solicitaron al director general de los ferrocarriles, pases de segunda clase de Mérida a Peto, y viceversa, para una cuadrilla de toreros que participarían en ese festejo. Aprovechando la ocasión, los organizadores también solicitaron el traslado gratuito de decoradores y 200 tablas que se utilizarían para el piso del salón de baile, y una periquera para que condujeran el traslado del ganado que se iba a lidiar. Por último, pedían que los precios de los trenes de pasajeros se modificaran para esa ocasión, ofreciendo una gran rebaja y los organizadores lo notificaran a la prensa y a la población, para nutrir su asistencia.²⁰

Además de lo anteriormente mencionado, los organizadores también pedían colaboración económica para la realización de las fiestas. En diciembre de 1910, los organizadores de la fiesta de Hacelchakan solicitaron al director general de los ferrocarriles, una contribución económica para la realización de su fiesta anual, que se llevaría a cabo en enero de 1911.

“Con esa empresa, de que Ud. Es digno director, ha tenido la costumbre de contribuir con algún numerario para los gastos de la fiesta que anualmente se celebra en esta villa, me tomo la libertad de suplicar a ud. Me diga sí, como en los años anteriores, contribuirá con alguna cantidad. Dicha fiesta dará principio el 17 de enero próximo venidero, y por tanto la comisión como yo, tenemos el gusto de invitarle muy cordialmente. En espera de su favorable contestación y confiando en



que no desatará nuestra invitación, deseándole feliz y próspero año nuevo, me despido su amigo. P. Salazar".²¹

El organizador de dicha fiesta deja en claro que el director general, no sólo había contribuido para la organización de los festejos de 1911, si no, que en el pasado había realizado donaciones económicas para poder realizar dicho evento. Los organizadores de la feria de Tekantó, también solicitaron ayuda económica a la dirección de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Esta feria comenzaría el día 15 con la llegada del gran santo y un baile de etiqueta por la noche, el día 22 se llevaría a cabo un baile de vaqueras, mismo que se repetiría el siguiente día, y a partir del 23 hasta el 27, se llevarían a cabo las corridas de toros por la tarde, y en por las noches, los bailes que complementarían los festejos.²²

Los organizadores, José María Gamboa, y Rogelio Gamboa, mandaron una carta al director diciéndole que en años pasados había colaborado transportando materiales para la realización de la fiesta gratuitamente. Sin embargo, para esta ocasión, ya tenían todos los materiales por lo que pedían su colaboración de manera económica, a lo que esperaban que la respuesta fuera positiva.²³ Lo mismo sucedía con la fiesta de Halachó, en la cual, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, colaboraban con 1000 pesos anualmente para los gastos que se generaban para la organización de dicho festejo.²⁴

La feria de Halachó había dejado importantes ganancias a la empresa. En 1909, \$14,086.02, en 1908: \$10,693.02, respectivamente. Los pasajeros de los festejos de 1909, fueron de primera clase, 481, de segunda clase, 1612, y de tercera clase 12,140, lo que hacían un total de 14,233 personas trasladadas.²⁵ A pesar que hasta ahora vemos que la empresa contribuía de manera generosa para realizar estos eventos, hay que tener en cuenta que no siempre se obtenía una respuesta positiva por parte de la compañía, ya que había celebraciones que no eran tan concurridas como las anteriormente mencionadas y por lo tanto no les generaba ganancias. Por ejemplo, la fiesta de Cenotillo dedicada a Santa Clara de Asís. El organizador de este evento envió una carta al director del ferrocarril en 1909, pidiendo ayuda económica para la realización del evento, sin embargo, en una misiva enviada a la dirección general, se recomienda no apoyar el evento por “el poco movimiento de pasaje” que hay durante los festejos recalculo que en años anteriores también habían solicitado apoyo, pero no se los daban debido a la causa señalada anteriormente.²⁶

Los yucatecos no sólo podrían desplazarse a eventos dentro del Estado, sino que también podrían asistir a fiestas en Campeche, como la que ya mencionamos con anterioridad las que se realizaban en Dzibalché. Sin embargo, también encontramos dos de las celebraciones más importantes que fueron La fiesta de San Román y la de Tenabo, al norte de Campeche a las cuales acudían muchos feligreses.



En la fiesta de San Román de 1911 habría “Solemnas funciones religiosas, innumerables fiestas profanas, serenatas todas las noches que estará iluminado con potentes focos eléctricos” De igual forma el repertorio incluía tómbolas, lotería, cinematógrafo, cantinas, y carruseles. Para el evento, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, acordaron hacer una rebaja de precios en los viajes redondos, para que las personas pudieran trasladarse con mayor facilidad.²⁷





pasajes de viaje redondo, el domingo 22 pondrá un tren especial para el público que desee concurrir a la soberbia corrida de toros y al esplendido baile de ese día".²⁹



Cartel Propagandístico de la fiesta de Tenabo.³⁰

Consideraciones finales

El ferrocarril cambió la vida de los yucatecos. La población podría desplazarse con mayor facilidad de una región a otra para diferentes actividades como el intercambio comercial, visita a familiares o bien, acudir a alguna actividad de entretenimiento. A través de este estudio pudimos conocer algunas de las principales ferias que se celebraban en el Yucatán Porfiriano y como este medio de transporte ayudó al traslado de personas hacia esos eventos. Podemos llegar a la conclusión de que la empresa ayudaba a los organizadores porque de alguna u otra forma aumentaban sus ganancias al desplazar a una gran cantidad de personas. De igual forma, se puede decir que la ayuda consistía en la rebaja de precios, poniendo corridas extras, trasladando material que se usaría en el evento, o apoyando económica para que se pudiera realizar el evento. Este estudio nos permitió tener otra perspectiva del ferrocarril en Yucatán en la época Porfiriana, ya que generalmente los



historiadores se enfocan a su uso comercial, sin embargo, el ferrocarril estuvo presente en todos los aspectos de la vida del Yucateco de este periodo.

Fuentes consultadas

Archivo

AGEY Archivo General del Estado de Yucatán.

Fondo: Archivo histórico del museo de los ferrocarriles de Yucatán.

Bibliografía

Suárez Molina, Víctor. *La evolución económica de Yucatán, a través del siglo XIX*, Tomo II. México, Universidad de Yucatán, 1977.

Rosado Vega, Luis. *Lo que pasó y aún vive*. México, Cultura, 1947.

Vidal Rivero, Miguel. *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida, Editorial Zamná, 1975.

Notas:

¹ Universidad Autónoma de Yucatán. Correo electrónico: ricardowanmoguel@gmail.com

² Vidal Rivero, 1975, pp. 16

³ Suárez Molina, p.p 19-20.

⁴ Rosado, 1947, pp. 55-70.

⁵ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Tráfico, Caja 238, Exp.9

⁶ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Tráfico, Caja 238, Exp.9

⁷ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Sub serie: Actas de Asamblea, Caja 2, Exp.1.

⁸ La cantidad de pasajeros varía, en otro informe se señala que son 7,913 pasajeros y el ingreso de \$9,207.17. AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: consejo de administración, Sub serie: informes, Caja: 210, Exp. 58.

⁹ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Tráfico, Caja: 281, Exp. 14.

¹⁰ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Tráfico, Caja: 281, Exp. 11.

¹¹ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: consejo de administración, Sub serie: informes, Caja: 210, Exp. 58.

¹² Rosado, 1947, pp. 79-80.



¹³ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja: 276, Exp. 6.

¹⁴ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja: 276 Exp. 6

¹⁵ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 238, Exp. 150

¹⁶ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Tráfico, Caja: 281, Exp. 39.

¹⁷ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 238, Exp. 46.

¹⁸ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 238, Exp. 80.

¹⁹ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 240, Exp. 412.

²⁰ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 239, Exp. 251.

²¹ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 239, Exp. 267.

²² AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 239, Exp. 253.

²³ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 239, Exp. 253.

²⁴ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 240, Exp. 511.

²⁵ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Correspondencia, Caja: 281, Exp. 511.

²⁶ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Consejo de administración, Sub serie: Informes, Caja: 16, Exp. 511.

²⁷ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja: 276, Exp. 29.

²⁸ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja: 276, Exp. 29.

²⁹ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja: 276, Exp. 10.

³⁰ AGEY, Fondo: Archivo histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Gerencia, Sub serie: Publicaciones, Caja: 276, Exp. 10.