

ESTACIONES

*Los preámbulos de la expansión
ferrocarrilera en Yucatán:
actores y factores del atraso*

*The Preamble of the Railroad
Expansion in Yucatan Peninsula:
Characters and Factors of the late
development*

Paris Padilla¹

Resumen

El primer proyecto ferroviario en Yucatán, el ferrocarril Mérida-Progreso, se comenzó a llevar a cabo de manera constante sólo hasta 1875 y se terminó en 1881. Sin embargo, en diversas regiones no industrializadas del mundo, incluidos algunos países de América Latina, la construcción de ferrocarriles había empezado varias décadas antes y, para entonces, la capital de México ya también contaba con la primera línea de tamaño considerable en el país. El artículo reflexiona sobre las razones del atraso ferroviario en la península yucateca y analiza los factores que intervinieron en esta situación. Se hace hincapié en cómo el ambiente político y social turbulento, generado en buena medida por los intentos de separación de la República y la guerra de castas, afectaron la actividad económica y el emprendimiento, aspectos necesarios para el planteamiento de desarrollos ferroviarios. De igual manera, se analiza el fenómeno del atraso a partir de los proyectos que comenzaron a presentarse a partir de 1857, cuando la configuración política y el cambio generacional propiciaron un terreno más fértil para la iniciativa ferroviaria, lo que llevó al arranque del proyecto Mérida-Progreso en 1875.

¹ Es especialista en Historia Económica por la UNAM y Maestro en Historia Moderna y Contemporánea por el Instituto Mora. Autor del libro *El Sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*, publicado por el Instituto Mora en 2016. Contacto: padillaparis@hotmail.com

Palabras clave

Yucatán, ferrocarriles, Mérida-Progreso, Santiago Méndez, José Rendón Peniche.

Abstract

The first railway project in Yucatán, the Mérida-Progreso railway, began to be carried out steadily only until 1875 and was completed in 1881. However, in various non-industrialized regions of the world, including some Latin American countries, the Railroad construction had begun several decades earlier, and by then the capital of Mexico also had the first line of considerable size in the country. The article reflects on the reasons for the rail delay in the Yucatan peninsula and analyzes the factors that intervened in this situation. Emphasis is placed on how the turbulent political and social environment, largely generated by the attempts to separate the Republic and the caste war, affected economic activity and entrepreneurship, aspects that are necessary for the approach to railway developments. In the same way, the phenomenon of backwardness is analyzed from the projects that began to be presented as of 1857, when the political configuration and the generational change provided a more fertile ground for the railway initiative, which led to the start of the Mérida-Progreso project in 1875.

Keywords

Yucatán, railways, Mérida-Progreso, Santiago Méndez, José Rendón Peniche

Introducción

El 1 de abril de 1875, un grupo integrado por ingenieros, políticos, empresarios y figuras eclesiásticas se dio cita en la plaza La Mejorada de la ciudad de Mérida, para montar el primer riel del proyecto de ferrocarril entre Mérida y Progreso.² Se trataría de la primera acción materializada para impulsar la construcción de ferrocarriles en la península de Yucatán, que tras varios años e intentos, finalmente mostraba un avance tangible. Seis años después, el 16 de septiembre de 1881, ese acto simbólico vería sus resultados con la inauguración al público del primer ferrocarril en la región yucateca, lo cual se daba ya en medio de una fiebre y un optimismo generalizado por la construcción de ferrocarriles, tanto en la península como en el país, pues pronto comenzarían a ser tendidas también las vías desde Mérida para Campeche, Peto y Valladolid.

La historiografía ha enfocado en buena medida su atención en el periodo porfirista, para resaltar la importancia del ferrocarril en el marco de la explotación henequenera en Yucatán.³ Sin embargo, la etapa previa a su aparición en esta región puede contribuir también a un mejor entendimiento del impacto de los problemas políticos, de los actores empresariales involucrados en el desarrollo, así como de la situación en la que se encontraba Yucatán, en relación con otras regiones de México, en materia de atraso ferroviario.

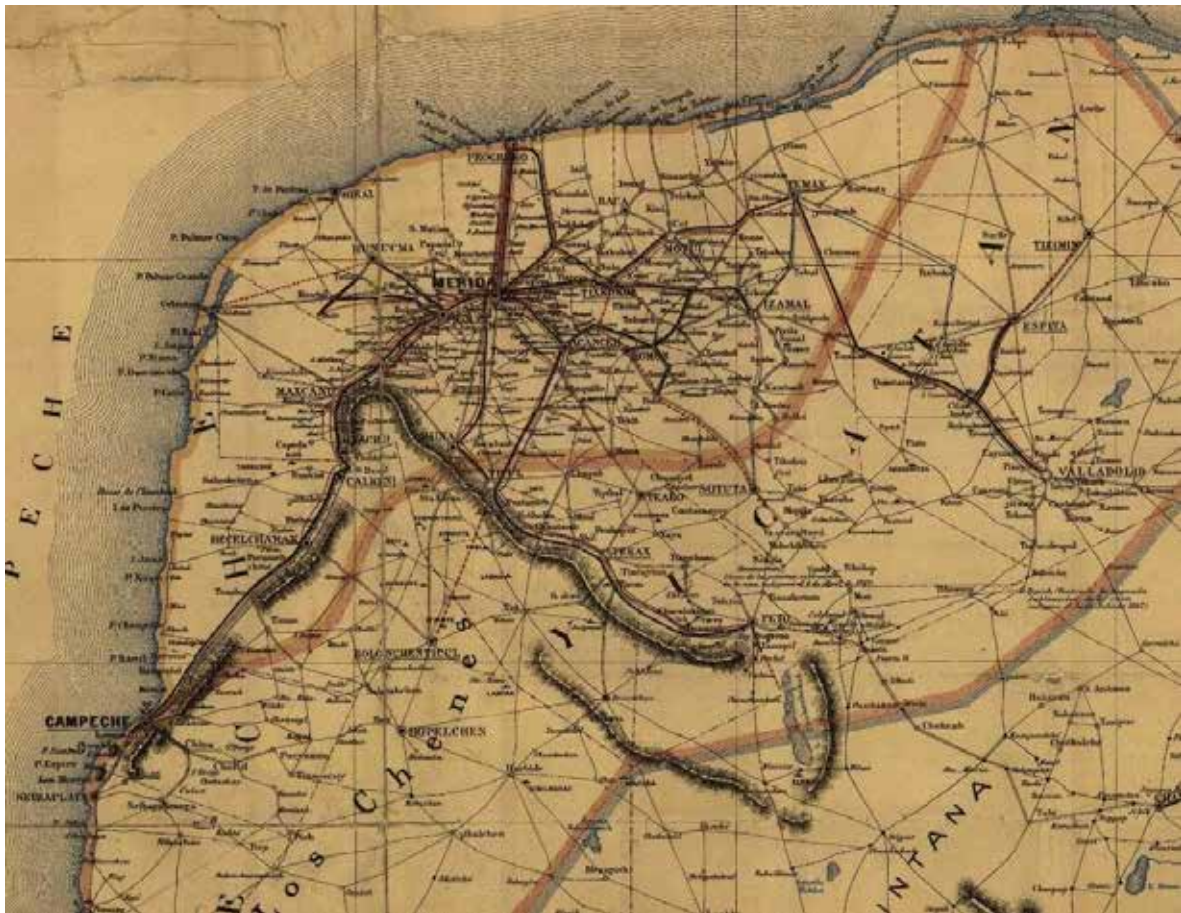
2 “Noticias de los Estados”, en *La iberia*, periódico de literatura, ciencias, artes, agricultura, comercio, industria y mejoras materiales. México, año IX, NÚM. 2449, 16 DE ABRIL DE 1875, p. 3.

3 Allen Wells, “All in the Family: Railroads and Henequen...”, p. 159-209.

Asimismo, se ha reconocido en diversos estudios el hecho de que, de manera general, México se demoró en la construcción de ferrocarriles, incluso en comparación con otros países de América Latina. Así lo plantea, por ejemplo, Paolo Riguzzi,⁴ para quien el rezago con el que México entró a la era del ferrocarril se debe a diferentes factores. Por un lado, están los que el autor considera de menor peso, como la cuestión geográfica, la regionalización del poder político y la falta de leyes que propiciaran la importación tecnológica e incentivaran la inversión en este tipo de mejoras; y, por otro, los más relevantes y explicativos, como el estado de las comunicaciones, el nivel tecnológico y la pauta de inversión. Para el caso de Yucatán, se puede advertir que cada uno de estos factores tuvo una significación importante, para que el inicio de las obras se haya dado sólo hasta 1875; pero el hecho de que se trate de una región específica hace que, de momento, los elementos argumentativos resulten limitados para ofrecer un análisis más acabado sobre cada uno de estos aspectos. No obstante, el ámbito político cobra especial relevancia para el caso de la península, debido a los sonados intentos de separación de la República y el conflicto denominado “la guerra de castas”. El espacio de tiempo en el que se desarrollaron estas dos problemáticas coincide con los años en los que se comenzaron a ver ciertos avances en el tendido de vías en algunas regiones de México, siendo la más notable la construcción de ferrocarril entre la ciudad de México y Veracruz, y es desde esa perspectiva que puede hablarse de un “atraso” en el tendido de vías en Yucatán.

Sin embargo, se sabe de algunos intentos y propuestas realizados en épocas tempranas para el caso yucateco, los cuales fueron impulsados por iniciativas de carácter más individual. Por tanto, resulta importante analizar cuál pudo haber sido su alcance y qué elementos obstaculizaron su ejecución. El presente artículo explora, pues, el fenómeno del “atraso” ferroviario en la península de Yucatán, tomando en consideración la información histórica disponible y centrándose en la cuestión política que dificultó la materialización de obras ferroviarias. En ese sentido, destaca las propuestas tempranas para tender vías en la región y a sus principales proponentes, al tiempo que establece una serie de hipótesis y vetas de investigación que pueden ayudar a comprender mejor la historia de los ferrocarriles en Yucatán y la península en el siglo XIX.

4 Paolo Riguzzi, “Los Caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos...”, p. 40.



“Mapa de la península de Yucatán comprendiendo los estados de Yucatán, Campeche y el territorio de Quintana Roo” (Detalle). 1907. Medidas aproximadas: 131 x 91 cm. Código Clasificador: CGF.YUC. M24.V2.1609. Mapoteca Orozco y Berra. Disponible en: <https://mapoteca.siap.gob.mx/index.php/cgf-yuc-m24-v2-1609/>

Inestabilidad política: ausencia de propuestas y concesiones

Varias décadas antes del arranque de la construcción de la línea Mérida-Progreso existieron, a lo largo del país, diversos promotores ferrocarrileros que, asombrados por este medio de transporte, al que habían visto en algún viaje en el extranjero o del que habían escuchado, decidieron involucrarse en su importación. Es arriesgado asegurar cuándo fue la fecha exacta en la que apareció la idea de traer ferrocarriles a México, y más precisamente a Yucatán. Los periodos en los que aparecieron los primeros planes y se otorgaron las primeras concesiones nos pueden dar un indicador, pero se puede suponer que la idea estuvo ligada a la aparición de los primeros ferrocarriles en Inglaterra y a la difusión de noticias como la inauguración de

la línea entre Manchester y Liverpool en 1830, evento sobre el que los periódicos nacionales dieron cuenta.⁵

Además, Yucatán contaba con una élite económica y política, de la que se desprendían viajeros y personas interesadas en los avances tecnológicos y de la industria. Sabemos, por ejemplo, que en un año tan temprano como 1833, en la capital del país se exhibió un ferrocarril en miniatura que atrajo la atención de muchas personas.⁶ Si bien no se cuenta con registros de que algo similar hubiera sucedido en Yucatán, es de suponer que la interacción entre la élite yucateca y la del centro de México pudo propiciar conocimiento e interés sobre estos artefactos. Asimismo, la presencia de puertos, como el de Campeche, que en ese entonces formaba parte del estado de Yucatán, y en menor importancia el de Sisal, también favorecía la llegada de noticias desde el extranjero y facilitaba los viajes hacia el exterior, mismos que pudieron estar relacionados con el interés prematuro por los ferrocarriles.

Sin embargo, por el año de 1837, cuando se otorgó la primera concesión ferrocarrilera en México, la cual fue para conectar la capital con Veracruz, Yucatán entraba a una etapa histórica difícil, que habría de durar varios decenios. Las pugnas entre los que defendían el modelo político centralista y los que abogaban por el federalista, que venían gestándose desde los primeros años de vida independiente en México, tuvieron un viraje cuando, en 1836, los primeros consiguieron erigirse en el poder y decretaron una constitución que cumpliera con sus ideales. Teniendo el control de la gubernatura la transición se dio sin mayores problemas, pero en 1839 hubo varios levantamientos por parte de los federalistas locales, quienes consiguieron tomar el poder el año siguiente, facilitando la separación de la República en 1840.⁷ Y así, múltiples escaramuzas entre centralistas y federalistas yucatecos serían la constante a lo largo de las siguientes dos décadas, pero se debe tener en cuenta que la inestabilidad política y las guerras eran algo extendido por todo el país, lo que en buena medida contribuyó a que incluso aquella concesión ferrocarrilera de 1837 no prosperara. Valga decir que este lapso de cambios políticos llevó a la gubernatura de Yucatán por primera vez a Santiago Méndez Ibarra, personaje que, casualmente, habría de estar relacionado con la historia ferrocarrilera de la entidad en años posteriores.

Pero los avances iniciales en materia de vías y locomotoras en la península tendrían que esperar. La separación de Yucatán de la República trajo varios episodios de conflictos bélicos, como los derivados de la invasión del ejército mexicano a la península en 1842, mismo que se prolongó hasta el siguiente año. Entre 1847 y 1850 hubo una breve entrada de material ferroviario a México para construir el tramo de Veracruz hacia el río San Juan (como parte del proyecto que se pretendía llevar a cabo entre éste estado y la Ciudad de México); sin embargo, la península continuaba sin siquiera registrar una propuesta para la construcción de un ferrocarril.

No se cuenta con los registros de viajes que Santiago Méndez Ibarra haya hecho durante la década de los cuarenta al extranjero, que pudieron haber inspirado su posterior interés en

5 “Distrito Federal”, en *El Sol*, México, año 2, núm. 507, 20 de noviembre de 1830, p.1.

6 Guillermo Prieto, *Memorias de mis tiempos.*, p. 126.

7 Sergio Quezada, *Breve historia de Yucatán...*, pp. 125-131.

los ferrocarriles, pero uno de sus hijos mayores, Santiago Méndez Echazarreta, nacido en el año de 1826, ya se encontraba para entonces estudiando en Francia y sería precisamente él quien, años más tarde, ya de vuelta en México, se involucraría en los primeros proyectos ferrocarrileros y en la primera propuesta formal de un ferrocarril para Yucatán, por lo que este ingeniero y su familia resultan una pieza central para entender la época previa al tendido de vías en la región.



Ingeniero Santiago Méndez

Como se puede suponer, para principios de la década de 1850 los conflictos políticos locales hubieran dificultado cualquier posible intención de construir un ferrocarril en la península. En 1847 había estallado el conflicto que se conocería como la Guerra de Castas, el cual estuvo caracterizado por encontronazos bélicos en el interior de la región, y si bien el año siguiente el estado se reintegró al país, la inseguridad en los caminos internos, los daños a la economía y la desinversión se intensificaron. Se tiene que considerar que, durante estos años, no dejaron de emitirse concesiones ferrocarrileras por los diferentes gobiernos para algunas regiones de México. Entre 1853 y 1855, por ejemplo, Antonio López de Santa Anna, en su último periodo presidencial antes de caer ante la rebelión de Ayutla, otorgó algunas hacia la frontera norte, Tamaulipas y Veracruz. Cabe entonces preguntarse: ¿por qué no hubo ninguna concesión para Yucatán?

La explicación puede estar en varios elementos. El primero puede ser la falta de un interés real por este tipo de transportes, dado que las condiciones económicas no lo hacían necesario. También podría estar relacionada con la escasez de conocimiento sobre estas innovaciones tecnológicas y su funcionalidad. Como se ha mencionado, un primer promotor ferrocarrilero de estos años en la península fue el ingeniero Méndez Echazarreta, hijo del varias veces gobernador del estado Santiago Méndez Ibarra. Su actividad como ingeniero en México comienza a verse desde 1851, cuando fue comisionado para la construcción del Teatro Iturbide

y, a partir de ahí, estaría participando en otras obras de ingeniería destacadas.⁸ Sin embargo, sería sólo hasta 1856 cuando comenzaría a involucrarse de lleno en los ferrocarriles.

Esto hablaría de un posible retardo en el *expertise* para la construcción de ferrocarriles, que habría facilitado y anticipado propuestas ferroviarias. Aunque se tiene que tener en cuenta que la propia configuración de las redes políticas del país pudo haber dificultado algún interés desde el centro por dotar a la península con un ferrocarril, pues la guerra con Estados Unidos, la pérdida de los territorios del norte y la vuelta de Santa Anna en 1853, parecen haber reforzado el clientelismo político y, en razón de ello, muchas de las concesiones del último periodo santanista se otorgaron a personajes ligados al entonces presidente.⁹

Las primeras propuestas y concesiones

1857 fue crucial para México en muchos sentidos. Fue el año de promulgación de la nueva Constitución y cuando se comenzó a gestar el conflicto de la Guerra de Reforma, que habría de durar hasta los últimos días de 1860 para cambiar la cara del país. Pero fue también la temporada en que el optimismo en México por los ferrocarriles volvió a surgir, con la inauguración del tramo entre la capital y el pueblo de Guadalupe, en julio de 1857. Dicho proyecto vendría a ser parte de la línea entre la Ciudad de México y Veracruz, en la que el ingeniero yucateco Méndez Echazarreta habría de involucrarse de manera importante durante algunas etapas. Para entonces, en todo el territorio apenas había escasos 17 kilómetros de vías: doce estaban en Veracruz conectando al puerto con el pueblo del Molino y cinco eran los del tramo ya mencionado, entre Guadalupe y la capital.

Parece ser que fue durante sus trabajos en Veracruz que Méndez Echazarreta se acerca a la idea de involucrarse en el desarrollo de ferrocarriles. Esto, a su vez, lo lleva a viajar por Europa y visitar Inglaterra, Francia, Alemania y Austria en 1856, comisionado por el gobierno para conocer mejor este tipo de transporte.¹⁰ A su vuelta vuelve sus ojos hacia la península y comienza la elaboración de un estudio sobre el costo que tendría este proyecto, mismo que presenta al público con el título de “Presupuesto del costo de construcción y habilitación para la construcción de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida-Progreso”, en mayo de 1857. En este documento, la definición clara de una ruta resulta un antecedente importante para el posterior arranque de los esfuerzos ferroviarios efectivos en la península; de igual forma el plan en conjunto para impulsar dicha obra, pues en febrero de 1856 había sido conseguido por su padre, entonces gobernador de Yucatán, el permiso para construir el puerto de Progreso.

Como se puede inferir, la creación del puerto era en sí un plan ligado íntimamente a las intenciones de construir ferrocarriles en la región. Desde décadas atrás, los políticos y comerciantes de Mérida consideraban que Campeche era una opción poco práctica, pero tampoco estaban cómodos con el puerto de Sisal, donde se encontraba la aduana, a 53 kilómetros de distancia. Es por esto que desde finales de 1840 la élite de dicha ciudad comienza a conside-

8 “Nuevo Teatro”, en *El Universal*, periódico independiente. México, t. vii, núm. 1125, 15 de diciembre de 1851, p. 4.

9 Paris Padilla, *El sueño de una generación: una historia de negocios...*, pp. 32-33.

10 Isabel Bonilla, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”..., p. 34.

rar la fundación de un pueblo que les quedara más conveniente y entonces surge la idea de Progreso, ubicado aproximadamente a 36 kilómetros al norte de la capital del estado.

El hecho de que Mérida fuera una ciudad cercana a varios puertos y hubiera diferentes grupos que pujaban por el proyecto que consideraban más viable parece haber sido uno de los elementos que retardó también la definición clara de la ruta y, por lo tanto, de algún avance temprano en la construcción de ferrocarriles. Como se puede ver, la familia Méndez tuvo un interés activo en que las obras se orientaran hacia Progreso, lo que implicaba la construcción del puerto y el traslado de la aduana, esfuerzos no menores. Pero los vaivenes políticos de finales de 1857, con la declaración del Plan de Tacubaya y el inicio de la Guerra de Reforma, representaron un revés para las intenciones de llevar los ferrocarriles no sólo a Yucatán, sino a las demás regiones de México. Y con respecto al ingeniero Méndez, se sabe que durante algunos meses de 1858, cuando las primeras batallas importantes tenían lugar en el país, siguió trabajando en el proyecto del ferrocarril entre México y Veracruz, pero se desconoce si dedicó algún esfuerzo para hacer realidad la obra que contemplaba en Yucatán. Pero este vacío fue aprovechado por nuevos promotores.

Para mediados del siglo XIX, compañías y grupos de negocios de países industrializados buscaban expandir sus actividades e invertir su capital excedente en otros países y la actividad ferroviaria, de la mano del comercio, resultó uno de los rubros que más se vio beneficiado por esta tendencia. América Latina fue parte de este fenómeno y de lo que la historiografía ha denominado como el auge de las *Free Standing Companies* o Compañías Semiautónomas.¹¹ Si bien este tipo de organizaciones han sido analizadas mayormente para la época del porfiriato, es posible que lo que sucedió en Yucatán en 1861, con la aparición del estadounidense Edwin Robinson, haya sido un primer intento de consolidar inversiones de este corte en la península.



Edwin Robinson. Imagen tomada de: <https://ashlandmuseum.org/explore-online/people/edwin-robinson-2>

¹¹ Véase Mira Wilkins, “The Free-Standing Company...”, pp. 259-282 y Reinhard Liehr y Mariano Torres, “Las “Free-standing companies...”, pp. 605-653.

Existen varios aspectos que hay que resaltar sobre el proyecto de Robinson. El primero es que, aparentemente, estaba asociado con la casa comercial británica Michael House Cornhill, con sede en Londres, aunque éste había trabajado anteriormente en Estados Unidos. Su relación con dicha casa afianzaría la hipótesis de que lo que se intentó establecer en Yucatán fue un ferrocarril al estilo de una compañía semiautónoma. Sin embargo, al momento se desconoce el esquema en el que Robinson y la casa comercial británica colaborarían juntos, como para dar una explicación más acabada al respecto.

Lo que sabe sobre Robinson es que se trataba de una persona con gran experiencia ferroviaria, que al igual que otros personajes de Inglaterra o Estados Unidos, como Andrew Talcott u Oscar Braniff, se comenzó a desplazar hacia América Latina a partir de los últimos años de la década de 1850, a fin de participar en proyectos ferroviarios prometedores. Edwin Robinson había sido muy reconocido por su trabajo durante muchos años como director del ferrocarril Fredericksburg- Richmond-Potomac,¹² el cual, según los registros, abandonó en 1860, tras la muerte de su esposa, para aparecer nuevamente en 1861 en Yucatán, interesado en el proyecto entre Mérida y Progreso y ligado a la mencionada casa comercial inglesa.

Desde mediados de ese año y hasta 1863, la obra promovida por Robinson fue la única relevante en la península. Otro aspecto a destacar sobre esta es que fue uno de los pocos proyectos mexicanos de la época que recibió mucho escrutinio por parte de las autoridades. Según Raquel Barceló, dicho proceso para iniciar el proyecto habría comenzado con la organización de una compañía, al parecer en Mérida, así como por la elaboración de una propuesta de contrato que fue presentada al gobierno, para posteriormente solicitar una concesión, misma que fue otorgada el 2 de julio de 1862. Además, a la empresa se le brindó un privilegio adicional para la explotación, lo que indicaría que este aspecto se había considerado separado de la construcción de la obra, y valga también mencionar que la empresa solicitó dos prórrogas para empezar la construcción, una en agosto de 1863 y otra en febrero de 1864.¹³ Sin embargo, parece ser que la propuesta para este ferrocarril ya se había planteado desde 1860, en tanto que la autora menciona que el agente del Estado del Gobierno ya la había recibido ese año, quizás por parte Francisco G. García, el socio mexicano de Robinson.

Se intuye que los trabajos no habían iniciado debido a que el material para la construcción no llegó, lo que bien pudo deberse al estallido de la guerra civil en Estados Unidos. Su esquema de financiación bien pudo estar basado en la venta de acciones en Londres, por parte de la Michael House Cornhill, lo que quizás explique el registro de una compañía en esa ciudad británica denominada Yucatán State Railway Company Limited, fundada en 1863 y sobre la que existe un fondo todavía no explorado en The National Archives de Inglaterra.

Robinson no alcanzó a ver el final de la Guerra Civil de Estados Unidos, pues murió de fiebre amarilla en 1863 en Yucatán, sin tampoco haber visto ningún avance material con respecto a su proyecto en esa región. Esta circunstancia, junto con la instalación del gobierno imperial en México, volvía a abrir la puerta para otros promotores interesados en tender vías en esa entidad.

12 "Died" en *The Alexandria Gazette*, Volumen LXIV, NÚMERO 257, 12 DE NOVIEMBRE DE 1863, p. 3.

13 Miguel Vidal, *Los Ferrocarriles de Yucatán a la Luz*, p. 6.

Al igual que en años anteriores, la llegada de un nuevo gobierno cambió los planes de las políticas locales. Esto se manifestó de manera más clara con la concesión otorgada en febrero de 1864 a Manuel Arrigunada para la construcción de un ferrocarril en Mérida, pero cuyo destino no sería Progreso, sino Celestún. De esta manera, se puede constatar que la orientación de la línea que se esperaba saliera de Mérida todavía era discutida, pues había diferentes grupos que peleaban por establecer la ruta del ferrocarril.

Se puede apreciar también que la opción de Celestún distaba de ser la preferida de la élite de Mérida, pues éste se ubicaba en las cercanías de Campeche. Sin embargo, esta concesión tampoco prosperó y no se tienen registros de que durante el lapso imperial haya habido mayor interés por consolidar alguno de los demás proyectos ferroviarios para la península.

La cuestión sobre las diferentes rutas propuestas desde Mérida, defendidas por distintos grupos políticos, no se resolvió sino hasta 1870, cuando vuelta la República y estando Benito Juárez como presidente se aprobó la construcción del puerto de Progreso y se trasladó finalmente la aduana a ese lugar. Al igual que en años anteriores, esto parece tener relación con una nueva configuración de las redes políticas, que en esta ocasión favorecieron a Mérida y a los proponentes del puerto de Progreso y de su ferrocarril. Lo anterior también explicaría el hecho de que al yucateco José Rendón Peniche, ligado por amistad y parentesco con la élite política de ese entonces, se le otorgó la concesión para dicha vía el 10 de abril de 1874, y que sería este mismo personaje el que iniciaría las obras el siguiente año y lograría materializar ese anhelado proyecto.

Conclusiones

La historia previa al arranque de la construcción de los primeros ferrocarriles en Yucatán muestra todavía muchas lagunas al respecto, que nos podrían ayudar a entender mejor el retraso de estos medios de transporte en la península. No obstante, apoyándonos en los argumentos aquí planteados se pueden adelantar algunas hipótesis. La primera es que en Yucatán, al igual que en otras partes del país, hubo una especie de rezago en el *expertise* ferroviario. La tecnología de los ferrocarriles y su manejo se difundieron de manera pausada y concentrada geográficamente en algunas regiones, durante varias décadas después de su aparición. En Estados Unidos, por ejemplo, el conocimiento en materia de vías y locomotoras de vapor se dio de manera más rápida y para la década de los cuarenta ya había un destacado grupo de ingenieros, que incluso realizó sus propias innovaciones en este rubro. En México habría de pasar más tiempo para que algo así sucediera.

Lo anterior también puede estar relacionado con una cuestión generacional, pues es de notarse que, si bien en México hubo intereses desde los años treinta del siglo XIX, los hombres que consiguieron hacer planteamientos más concretos y realizaron esfuerzos efectivos de construcción de vías comparten haber nacido entre 1824 y 1826, como es el caso de Antonio Escandón, el principal promotor del ferrocarril entre México y Veracruz, y de los yucatecos mencionados en este trabajo Santiago Méndez Echazarreta y José Rendón Peniche.

Sin embargo, no puede dejar de mencionarse la importante cuestión de la inestabilidad política de la región, con sus frecuentes intentos de separación y el estallido de la Guerra de Castas. Esta cuestión, si bien fue constante a lo largo del país, en Yucatán tuvo un impacto más claro debido a que las propuestas de hacia dónde debía de construirse la línea estuvieron respaldadas por grupos políticos diferentes. En este sentido, cabe suponer que el retraso en la construcción del puerto de Progreso tuvo también alguna relación con la disputa entre federalistas y centralistas, pues el hecho de tener una ruta más directa hacia el mar traería ventajas claras para la élite de Mérida, lo que afectaría las intenciones de los que propugnaban por el modelo político centralista. Sin embargo, se trata de una veta de investigación en la que hace falta mayor profundización.

REFERENCIAS CONSULTADAS

Acervos

Hemeroteca Nacional Digital de México, UNAM.

Bibliografía

Barceló, Raquel, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 15, septiembre-diciembre de 2011, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, México.

Bonilla, Isabel, “Un ingeniero mexicano. La obra de Santiago Méndez”, en *Mirada Ferroviaria*, núm. 7, enero-abril de 2009, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, México.

Liher, Reinhard y Mariano Torres Bautista, “Las ‘Free-standing companies’ británicas en el México del porfiriato, 1884-1911”, en *Historia Mexicana*, Vol. 47, No. 3, enero-marzo de 1998. México, El Colegio de México, pp. 605-653.

Padilla, Paris, *El sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*. México, Instituto Mora, 2016.

Prieto, Guillermo, *Memorias de mis tiempos*. México, Cal y Arena, 2008.

Quezada, Sergio, *Breve historia de Yucatán*. México, El Colegio de México/ Fondo de Cultura Económica, 2010.

Riguzzi, Paolo, “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en Kuntz S. y Riguzzi P, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*. México, El Colegio Mexiquense/ Ferrocarriles Nacionales de México/Universidad Autónoma Metropolitana, 1996, pp. 31-98.

Vidal, Miguel, *Los Ferrocarriles de Yucatán a la Luz de la historia*, México, Del Autor, 1975.

Wells, Allen, “All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan”, en *The Hispanic American Historical Review*, Vol. 72, No. 2, mayo de 1992. USA, Duke University Press, pp. 159-209.

Wilkins, Mira, “The Free-Standing Company, 1870-1914: An important Type of British Foreign

Direct Investment”, en *The Economic History Review, New Series*, Vol. 41, No. 2, mayo de 1988. USA, Economic History Society, pp. 259-282.