



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

Entre rieles llegó la modernidad a Yucatán: el ferrocarril yucateco durante el
porfiriato

**ENSAYO ELABORADO PARA LA MODALIDAD DE REALIZACIÓN DE
ESTUDIOS DE POSGRADO (ESPECIALIZACIÓN EN HISTORIA DEL
PENSAMIENTO ECONÓMICO)**

QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
LICENCIADA EN HISTORIA

PRESENTA:

Violeta García Tinajero

TUTORA:

Dra. Tayra Belinda González Orea Rodríguez



Ciudad Universitaria, Cd. Mx.

Diciembre de 2023



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Índice

INTRODUCCIÓN	3
LA ÉPOCA FERROCARRILERA: LA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL.....	7
1.1 Los ferrocarriles en México: un arribo tardío	9
LIBERALISMO ECONÓMICO EN MÉXICO DURANTE EL PORFIRIATO	11
2.1 Política ferrocarrilera: sistema de concesiones durante el Porfiriato	14
ENTRE RIELES LLEGÓ LA MODERNIDAD A YUCATÁN	17
3.1 El oro verde de Yucatán: la producción henequenera.....	18
3.2 Política ferrocarrilera en Yucatán	24
3.3 El pensamiento económico de la élite ferrocarrilera: regionalismo peninsular.....	27
CONCLUSIONES	41
FUENTES	43

INTRODUCCIÓN

A finales del siglo XIX para trasladarse de un lugar a otro en la península de Yucatán se requerían largas jornadas sobre caminos trazados desde la época colonial. La llegada del ferrocarril representó para la sociedad el inicio de la modernidad, en estrecha relación con el crecimiento económico por la producción henequenera. La construcción del ferrocarril fue promovida por la élite económica peninsular con apoyo de la administración de Porfirio Díaz, ya que, formó parte del marco del desarrollo nacional. Sin embargo, contó con ciertas particularidades, fue un proceso único en comparación con el resto del país e incluso de América Latina. Lo que nos llevó a formular nuestra pregunta de investigación ¿cuáles fueron las particularidades del sistema ferroviario yucateco?

Este ensayo pretende estudiar los ferrocarriles en Yucatán (1876-1911) durante el porfiriato desde la perspectiva de la historia del pensamiento económico. Podemos señalar que la historia del pensamiento económico "es el estudio de cómo se construye el conocimiento mediante el cual se organiza la producción, circulación, distribución y consumo de los bienes materiales en una época histórica determinada."¹ Desde esta manera se relacionan las ideas económicas con los procesos históricos. Por lo tanto, detrás de cualquier planteamiento de política económica, se encuentra una visión del pensamiento económico. Entendemos la política económica "como el espacio en el cual se enlazan el contenido económico y político y social de la gestión estatal."²

¹ Jesús, Silva Herzog, *Historia del pensamiento económico y social*, México, Fondo de Cultura Económica, 1981, p.7

² María Eugenia, Romero Sotelo, coord., *Fundamentos de la Política Económica en México 1910-2010*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, p. XIII. Así mismo, tomaremos el concepto de política económica de Esperanza y Beatriz Fujigaki, "Entendemos por política económica el papel que juega el Estado en la conducción de la economía nacional en distintos momentos, a través del manejo del gasto e ingreso público, la regulación hacendaria y monetaria, la política de fomento, salud, educación, entre otras. Cada concepción de política económica se ha basado en nociones filosóficas y políticas, pensamientos o teorías económicas definidas que han desembocado en una determinada acción del Estado, y que tienen que enfrentarse a las condiciones particulares de cada país para poder aplicarse con éxito." En Esperanza, Fujigaki y Beatriz Fujigaki, "La política económica y su retórica durante la Revolución Mexicana: 1910-1920" en M.E., Romero Sotelo, *op. cit.*, p. 23

El objetivo de este ensayo es estudiar el papel de la élite económica yucateca en la construcción de los ferrocarriles en Yucatán durante el porfiriato. Se parte de la hipótesis de que su papel en la construcción de los ferrocarriles en Yucatán limitó la participación del gobierno federal a través de una política económica liberal-regionalista, la cual, permitió la construcción, administración y control de los ferrocarriles por los grupos empresariales de la región.

En su mayoría, los estudios sobre el ferrocarril desde la perspectiva de la historia del pensamiento económico en México se han focalizado en la región centro y norte del país. En lo que respecta al sur ha sido poco estudiada. ¿Qué se ha escrito al respecto? Podemos separar la bibliografía en dos grupos: en el primero contamos con historias generales sobre los ferrocarriles en Yucatán, en su mayoría descriptivas los cuales, nos proporcionan información de gran utilidad. Entre ellas se encuentran: el trabajo del historiador regional, Manuel Irabien Rosado, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*,³ la obra representa un gran esfuerzo por la recopilación hemerográfica de los discursos de los empresarios que intervinieron en la construcción de los ferrocarriles publicados en *La Revista de Mérida*.

Aunado a ello, destaca el trabajo de otro historiador regional, Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles en Yucatán a la luz de su historia*,⁴ donde señala a los participantes que formaron parte dicha empresa. Se suma el estudio de Gabriel Ferrer de Mendiola, “Historia de las Comunicaciones” en la *Enciclopedia Yucatanense*,⁵ a través de su exposición podemos estudiar la historia del ferrocarril desde sus inicios, identificando actores e instituciones, así como las concesiones que otorgó el gobierno federal. También nos será de gran utilidad el relato de viaje del arqueólogo y fotógrafo francés Désidé M. Charnay de 1886⁶ que narra su travesía en la península por el ferrocarril.

³ Manuel, Irabien Rosado, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Mérida Yucatán, Talleres gráficos Basso, 1929.

⁴ Miguel, Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, Mérida, Editorial Zamná, 1975.

⁵ Gabriel, Ferrer de Mendiola, “Historia de las Comunicaciones”, *Enciclopedia Yucatanense*, Mérida, Gobierno de Yucatán, 1947, T. III.

⁶ Désidé M., Charnay, M. “Ma dernière expédition au Yucatan”, *Viaje a Yucatán a fines de 1886*, trad. de F. Cantón Rosado, Mérida, Imp. de la Revista de Mérida, 1888.

En el segundo grupo se incluyen las obras con un mayor análisis interpretativo, entre ellas se encuentra la tesis de Ricardo Manuel Wan Moguel, *Los caminos de hierro en Yucatán* (1876-1977),⁷ el cual detalla los primeros proyectos para la construcción de las vías férreas en el sureste mexicano, así como su operatividad entre los años 1876 y 1977, del cual sólo retomaremos la primera parte de su estudio. En las obras de Raquel Barceló Quintal, "Los Ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso"⁸ y "El ferrocarril y la oligarquía henequenera, Yucatán"⁹ la autora estudia el proceso de la construcción del ferrocarril peninsular ligado al auge del henequén, basado en el modelo agroexportador, aunado a ello, además identifica a la élite económica que estuvo relacionada en la construcción de las vías férreas, y las disputas locales por el control de los ferrocarriles.

Otro texto que complementa el estudio de Raquel Barceló es *La Evolución Económica de Yucatán* de Víctor Suárez Molina,¹⁰ donde se detalla la relación entre la producción de henequén y los ferrocarriles, destacando las instituciones financieras que surgieron para financiar estos proyectos. Otro trabajo importante es el Allen Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan"¹¹ y *Oligarquía familiar en una economía monoprodutora: los Molina y Peón de Yucatán porfiriana*,¹² así como el trabajo en conjunto con Gilbert M. Joseph, *Yucatán y la International Harvester*,¹³ donde los autores analizan las relaciones políticas, económicas y familiares que se establecieron en torno al ferrocarril peninsular, así mismo se ocupan de la élite henequenera, principalmente de las familias Molina y Peón. A través de sus escritos, donde podemos notar que coincide junto

⁷ Ricardo Manuel, Wan Moguel, "Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)" en *Glifos*, México, INAH, año 7, núm. 26, diciembre 2020.

⁸ Raquel, Barceló, "Los Ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso", en *Mirada Ferroviaria*, n.15, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, septiembre-diciembre, 2011, 92 pp.

⁹ Raquel, Barceló, "El ferrocarril y la oligarquía henequenera, Yucatán", en *Historia y Economía*, Año 5, núm. 26, julio-agosto, 1981.

¹⁰ Víctor, Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, México, Universidad Autónoma de Yucatán, 1977, Tomo II.

¹¹ Allen, Wells, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", *The Hispanic American Historical Review*, vol. 72, n. 2, Estados Unidos, Duke University Press, May, 1992.

¹² Allen, Wells, *Oligarquía Familiar en una Economía Monoprodutora. Los Molina y Peón de Yucatán Porfiriana*, Ponencia en la Segunda Semana de la Historia, febrero de 1980, pp. 39

¹³ Gilbert M. Joseph, et. al., *Yucatán y la International Harvester*, Mérida Yucatán, Maldonado Editores, 1986, 128 pp.

con Raquel Barceló y Víctor Suárez, sobre la relación entre producción henequenera y el ferrocarril, además destaca algunas ideas sobre el regionalismo peninsular. Se suma el trabajo de Juana M. Rangel Vargas sobre *Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907*,¹⁴ ya que detalla con precisión el sistema de transporte interno que se utilizó en las haciendas para conectar con los puntos de carga con el ferrocarril.

Respecto a las élites empresariales de Yucatán, contamos con el trabajo de Luis Ramírez Castillo, *Élites empresariales. Parentesco, Coaliciones y Empresarios en México: el caso de Yucatán*,¹⁵ donde el autor analiza a las familias de la “casta divina” que se consolidó en el porfiriato, además de las rivalidades que existían por el control del mercado del henequén y de los ferrocarriles. De igual manera, la obra de Marisa Pérez Sarmiento y Francisco Savarino Roggero, *El cultivo de las elites, grupos económicos y políticos en Yucatán en los siglos XIX y XX*,¹⁶ donde los autores estudian los orígenes, la composición, y su inserción en la economía de las principales familias en el porfiriato. Para finalizar, es importante mencionar el libro coordinado por Laura Machuca Gallegos, *Grupos privilegiados en la península de Yucatán, siglos XVIII y XIX*,¹⁷ en el cual, Mickaël Augeron¹⁸ realiza un estudio pormenorizado del clan Peón en Yucatán, familia que estuvo ligada a la construcción del primer ferrocarril en Mérida y formó parte de la élite política y económica en la región desde la época colonial.

Encontramos investigaciones históricas, económicas y sociales de los ferrocarriles en Yucatán, sin embargo, son escasos los trabajos desde la perspectiva de la historia del pensamiento económico. Es por ello, que pretendo acercarme al estudio del ferrocarril en

¹⁴ Juana M., Rangel Vargas, *Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907*. México, 2018, Tesis, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas, 216 pp.

¹⁵ Luis, Ramírez Castillo, *Elites empresariales. Parentesco, Coaliciones y Empresarios en México: el caso de Yucatán*. México, 1991, Tesis, COLMEX, 765 pp.

¹⁶ Francisco Savarino y Marisa Pérez, *El cultivo de las elites: grupos económicos y políticos en Yucatán en los siglos XIX y XX*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2001, 261 pp.

¹⁷ Laura, Machuca, coord., *Grupos privilegiados en la península de Yucatán, siglos XVIII y XIX*, México, Publicaciones de la Casa Chata-CIESAS, 2014, 269 pp.

¹⁸ Mickaël, Augeron, “Las grandes familias mexicanas a la conquista de las subdelegaciones costeras. El ejemplo del clan Peón en Yucatán (1794-1813)” en Laura Machuca, coord., *Grupos privilegiados en la península de Yucatán, siglos XVIII y XIX*, p. 91-118

Yucatán desde este nuevo enfoque para determinar cómo fue la política económica en relación con la construcción del ferrocarril, estudiando a la élite económica a través la retórica.¹⁹ El trabajo de investigación consistió en la consulta de hemerográfica de tres publicaciones periódicas de Mérida de finales del siglo XIX y principios del XX: *La Revista de Mérida*, *La Razón del Pueblo* y *El Diario Oficial*, seleccionamos las locuciones más representativas entre los años 1875 a 1910. De esta manera, pretendemos contribuir al estudio regional de los ferrocarriles en Yucatán.

El ensayo está dividido en tres apartados en el primero estudiamos el contexto histórico del ferrocarril en Occidente y la inserción de México en el desarrollo del ferrocarril, en el segundo analizamos la política económica liberal y la política ferrocarrilera que implementó la administración de Porfirio Díaz y, por último, en el tercero, abordamos los ferrocarriles en Yucatán, a la élite empresarial y su pensamiento económico a través de los discursos.

LA ÉPOCA FERROCARRILERA: LA SEGUNDA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

Por mucho tiempo, el único medio de transporte para trasladar mercancías y personas por tierra fueron las carretas tiradas por animales, y los animales de carga, para fines comerciales y productivos, se convirtieron en un obstáculo, ya que eran lentos, ineficientes y caros. A principios del siglo XIX en Europa dio inicio el desarrollo tecnológico de la máquina de vapor aplicado al transporte. En 1825, el ingeniero y pionero George Stephenson construyó la *Locomotion en Inglaterra*, considerada como la primera locomotora de vapor, entró en operación con el Ferrocarril que conectaba Stockton y Darlington, convirtiéndose en el primer servicio regular de carga y pasajeros utilizando vapor como fuerza motriz, "fue la más importante innovación en la historia del transporte terrestre hasta la aplicación del motor de

¹⁹ Los autores entienden por retórica: "el arte de convencer mediante figuras lingüísticas de la veracidad de un razonamiento lógico y de persuadir sobre temas que en última instancia influyen sobre la acción o los sentimientos." en Adler Mortiner J. y Charles van Doren, *Como leer un libro. Una guía clásica para mejorar la lectura*, Plaza y Janés, México, 2000, p. 150

combustión interna al automóvil a finales del siglo XIX."²⁰ De acuerdo con Eric. J. Hobsbawm, los ferrocarriles junto con “la extensión del sistema fabril y la construcción en serie de las máquinas-herramienta”²¹ conformaron la segunda revolución industrial.

La década de 1830 es considerado por varios autores,²² como el inicio de la *era del ferrocarril* que llegó a su máxima expansión a mitad del siglo XIX. El ferrocarril se convirtió en un símbolo de progreso económico, no sólo de integración territorial sino cultural, fue clave para alcanzar el progreso, estas ideas se promovieron por la creciente industrialización. De esta manera, se estableció un nexo entre la revolución de transportes y crecimiento económico moderno.

Los gobiernos de distintas regiones del mundo trataron de incentivar la construcción de las vías férreas en sus territorios, sobre todo, en regiones como América Latina que dependían del capital extranjero para su crecimiento económico. Los gobiernos se esforzaron; "trayendo capitales extranjeros mediante concesiones. [...] Con el tendido de las vías férreas se esperaba que se abrieran nuevas comarcas a la explotación agrícola y ganadera, se rompieran las barreras geográficas que mantenían fragmentado el mercado y disminuyeran los costos de transporte, permitiendo un aumento gradual del consumo."²³

Por lo tanto, el transporte ferroviario se expandió rápidamente por los cinco continentes. Como consecuencia, se aceleró el crecimiento económico de Inglaterra y Estados Unidos, potencias económicas que controlaban el mercado mundial. Para 1875 “había en el mundo

²⁰ Sandra, Kuntz Ficker, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, COLMEX, 2015, p. 9

²¹ Eric J. Hobsbawm, *Industria e imperio: Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*, Barcelona, Ariel, 1997, p. 168

²² S. Kuntz, *op.cit.*, 361 pp.; Sandra, Kuntz y Paolo Riguzzi, coords., *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense-UAM-FNM, 1996, 383 pp.; Arturo, Valencia, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles de México, 1919-1949*, México, COLMEX-CNPPCF, 348 pp.; Enrique, Cárdenas, “El Porfiriato. Integración del mercado y la expansión económica, 1880-1910”, *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días*, México, FCE, COLMEX, 2015; Sergio, Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. Tomo I, La luz de la locomotora, 2da ed., México, STCP, 1974, 277 pp.; Francisco R., Calderón, “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, coord., *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, T. I, México, Editorial Hermes, 1955.

²³ A. Valencia, *op. cit.*, p. 16

unas 62,000 locomotoras y la red ferroviaria se acercaba a los 290,000 km de longitud, las inversiones británicas en el exterior ascendían a 1000 millones de libras esterlinas.²⁴

El impacto de los ferrocarriles en la economía se manifestó de distintas maneras, ya que favoreció la relación entre la producción y la circulación de mercancías, como consecuencia, hubo una reducción de costos en el transporte lo que permitió el incremento de la actividad comercial tanto en los mercados externos como internos. Los autores J.M. Thomson y F. Voigt, consideran el ferrocarril como el medio de transporte más eficiente que permitió la creación de una división territorial del trabajo enfocado en la especialización regional de las actividades económicas que contribuyó al incremento de la producción.²⁵

1.1 Los ferrocarriles en México: un arribo tardío

La revolución del ferrocarril estaba ocurriendo en todo el mundo, sin embargo, en lo que respecta a México, arribó con retraso a la era del *boom* ferrocarrilero en comparación con otros países de América Latina como Cuba, Argentina y Perú,²⁶ debido a varios factores internos y externos. Aunque la tecnología estaba disponible para 1830, la inestabilidad política, las guerras internas y las distintas intervenciones extranjeras, además de la confrontación entre conservadores y liberales, frenaron la llegada de capitales extranjeros al país. En ese periodo, “la economía mexicana se caracterizó por la descapitalización, fragmentación y el atraso tecnológico.”²⁷ Además, los mercados regionales se encontraban aislados por las barreras geográficas del territorio mexicano y por las casi nulas vías de comunicación entre ellos.

²⁴ S. Ortiz Hernán, *op. cit.*, p. 112

²⁵ John M., Thomson, *Teoría Económica de los Transportes*, Madrid, Alianza, 1976, pp. 18-19 y Fritz, Voigt, *Economía de los Sistemas de Transporte*, México, FCE, 1964, p. 88

²⁶ E. Cárdenas, *op.cit.*, p. 189

²⁷ Arturo, Valencia, “Liberalismo económico y política ferrocarrilera durante el Porfiriato, 1880-1907” en M. E., Romero Sotelo, coord., *Una historia de la idea de nacionalismo en México: actores e instituciones*, México, Facultad de Economía-UNAM, 2020, p. 100

El 22 de agosto de 1837 el presidente Anastasio Bustamante estableció la primera concesión otorgada al comerciante español Francisco de Arriaga para la construcción de un ferrocarril entre la capital de la República y el puerto de Veracruz, que sería conocido después como Ferrocarril Mexicano. Su construcción se prolongó por más de treinta años.²⁸ Se concluyó en la administración de Sebastián Lerdo de Tejada, y se inauguró en enero de 1873 con ayuda del capital británico aprovechando la antigua concesión otorgada al empresario Antonio Escandón, de esta manera se convirtió en la primera línea férrea en México.

El incremento de la construcción de las vías ferroviarias coincidió con el período de Porfirio Díaz, debido a la inversión extranjera principalmente norteamericana, como lo veremos más adelante. A partir de 1873 con la inauguración del Ferrocarril Mexicano se presentó un rápido crecimiento en la construcción de las vías ferrocarrileras. Cuando Porfirio Díaz asumió la presidencia la red alcanzaba 617.460m, bajo la administración del general Manuel González en 1880 llegó a 962.611m, en 1884 cuando Porfirio Díaz retornó al gobierno tenía una extensión de 5.742258m, al finalizar su mandato la red alcanzó 19.748.000m. Aunado a ello, se incrementó el número de pasajeros y toneladas transportadas de 1873 a 1900.²⁹

Respecto al impacto de los ferrocarriles en la economía mexicana, de acuerdo con la investigación de John Coatsworth, los ferrocarriles produjeron un gran ahorro social,³⁰ pero debido a la falta de medios alternativos de transporte, sin embargo, limitaron el desarrollo económico regional, es decir, el crecimiento se orientó al mercado externo en términos generales. Sin embargo, estudios recientes de la corriente revisionista³¹ distan de la visión de

²⁸ F. R., Calderón, *op., cit.*, p. 483

²⁹ INEGI, *Estadísticas históricas de México*, Tomo II, 1994, p. 696

³⁰ El autor define ahorro social: “no se refiere al dinero ahorrado por los individuos particulares, sino más bien a los recursos ahorrados por “la sociedad” en John H. Coatsworth, *Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, SEP, 1976, p. 14

³¹ En esta nueva corriente revisionista se encuentran los investigadores: Paolo Riguzzi, Arturo Grunstein, Sandra Kuntz, Guillermo Guajardo, entre otros, sus investigaciones se han enfocado en revisar los cambios que el ferrocarril en México generó en distintos niveles desde la perspectiva de la historia económica.

Coatsworth. La autora Sandra Kuntz,³² refiere que en este proceso de la inserción de la economía mexicana en el mercado mundial tenía lugar al mismo tiempo la conformación del mercado interno en el territorio nacional.

Con la llegada de los ferrocarriles a México, el régimen de Díaz buscaba lograr la integración de la población, eliminando cada vez más las distancias físicas y culturales, promoviendo una identidad nacional encaminada al progreso³³ y a la modernización por la creciente industrialización, acorde al plan nacional del porfiriato. Es por ello, que la construcción de los ferrocarriles se convirtió en el proyecto más ambicioso durante su administración. Como resultado, Rajchenberg menciona: “Esta *digresión ferroviaria* adquiere sentido para apuntalar la idea de cómo los regímenes liberal-oligárquicos del siglo XIX y XX aun si procuraron construir la nación, se detuvieron a mitad de camino no logrando integrar cabalmente a la sociedad mexicana en su seno.”³⁴

LIBERALISMO ECONÓMICO EN MÉXICO DURANTE EL PORFIRIATO

Porfirio Díaz asumió el poder de 1876 a 1880, Manuel González Flores³⁵ de 1880-1884 y posteriormente, Porfirio Díaz gobernó de 1884 a 1911. El régimen porfirista, estableció una política económica liberal, “que pretendía implantar un gobierno representativo, democrático y federal”,³⁶ con políticas económicas de libre cambio. Sin embargo, no podía establecerse

³² Sandra, Kuntz, “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, *Historia Mexicana*, vol. 45, núm. 1, México, COLMEX, julio-septiembre, pp. 40-41

³³ De acuerdo con el investigador, el progreso se define como: “el propio culto al “progreso”, en muchos casos no fue más que una manera “científica” de justificar la penetración imperialista y la situación de dependencia en general. En todo caso dista bastante de expresar una tendencia predominantemente democrática, en la que el interés de amplias bases sociales esté representado. No por azar la divisa del momento fue “Orden y progreso” y no “libertad, igualdad y fraternidad.” En Françoise Perus, “El desarrollo del capitalismo en América Latina, 1886-1910”, *Literatura y Sociedad en América Latina, El Modernismo*, México, IIS-UNAM, 1975, cap., 3, pp. 51,52

³⁴ Enrique, Rajchenberg, “Nacionalismo: ¿un quid pro quo conceptual?”, en M. E., Romero Sotelo, coord., *Una historia de la idea de nacionalismo en México: actores e instituciones*, p. 43

³⁵ Las autoras comentan: “González también compartía las aspiraciones de progreso económico del que estaban imbuidas las mentes liberales de la época, lo que impulsó a tomar algunas decisiones cruciales para el desarrollo del país, como el establecimiento de instituciones bancarias.” en Sandra Kuntz y Elisa, Speckman, “El Porfiriato”, en *Nueva Historia General de México*, México, COLMEX, 2010, p. 490

³⁶ Felipe, Leal, “El Estado y el bloque en el poder en México: 1867-1914”, en *Historia Mexicana*, COLMEX, vol. 23, n. 4, abril-junio de 1974, p. 703

en una sociedad tan dividida no sólo en la parte económica, sino política, cultural e ideológicamente con remanencias de la estructura colonial.

Los antecedentes de la política económica liberal del régimen de Díaz se establecieron desde 1867 con la República restaurada,³⁷ “se heredaron también proyectos y leyes comprometidos con la corriente liberal y con anhelo modernizador. [...] se plasmó en la Constitución de 1857.”³⁸ Era necesario construir una unidad política: “Uno de los principales objetivos políticos durante los años siguientes a la reforma fue la de la reconciliación política, tanto de los antiguos conservadores y defensores del imperio como de las facciones divergentes dentro del victorioso partido liberal.”³⁹

De acuerdo con Jacqueline Covo, “las ideas de nuestros reformistas guardan estrecha relación con el liberalismo clásico que preconiza la libertad de circulación de las riquezas y el derecho 'sagrado' de la propiedad.”⁴⁰ Con el objetivo de agilizar la formación de capital, el cual, se extendería a través de la libre circulación de los bienes en el territorio nacional por medio de la construcción y expansión de las vías de comunicación internas y externas.⁴¹

³⁷ De acuerdo con Luis González y González, los ideales de los liberales fueron expresados de manera clara por Gabino Barrera, considerado el exponente del positivismo mexicano, fue discípulo de Augusto Comte. En el discurso de la conmemoración del Grito de Dolores, pronunció: libertad, orden y progreso. "Libertad política, de trabajo, religiosa, de expresión, económica y de casi todo, como medio; orden en los sentidos de paz, concordia, ley, sistema y jerarquía, como base y progreso o sea producir cada vez más lo más posible en los diversos órdenes de la vida, sin respiro ni descanso, como fin de una nueva era." En Luis González y González, “El liberalismo triunfante”, en *Historia general de México*, México, COLMEX, 2000, p. 637

³⁸ S. Kuntz y E. Speckman, *op. cit.*, p. 487

³⁹ Charles, Hale, “Los mitos políticos de la nación mexicana: el liberalismo y la revolución”, en *Historia Mexicana*, vol. 46, n. 4, México, COLMEX abril-junio, 1997, p. 82

⁴⁰ Covo, J., “Las ideas económicas” en *Las ideas de la reforma en México (1855 - 1861)*, México, UNAM, 1983, Cap. VII., p. 431

⁴¹ Según el autor: “Esta concepción liberal sobre el desarrollo económico provenía de las ideas económicas de la Ilustración que habían tomado forma en los escritos de los fisiócratas franceses y los economistas clásicos en Inglaterra (principalmente de Adam Smith, David Ricardo, John Stuart Mill) y en Francia (J. B. Say), quienes descubrieron la existencia de un orden natural en las relaciones económicas entre los hombres, regido por leyes universales y evidentes de suyo. La principal entre éstas es el deseo que sienten los individuos de mejorar su condición y su inclinación al intercambio de bienes.” En Abdiel Oñate V., Abdiel, Oñate V., “Las concesiones de los gobiernos mexicanos en materia de ferrocarriles entre 1848 y 1876: Un examen de política económica.” en *Investigación Económica*, vol. 39, n. 153, México, FE-UNAM, 1980, p. 67,68.

Por su parte, Leal define al Estado mexicano, como un “Estado Liberal Oligárquico”⁴² que caracterizó el periodo del porfiriato:

Se trata de una combinación eficiente de dos tendencias encadenadas, aunque encontradas. Por un lado, en el plano de las relaciones jurídico-políticas, es liberal. [...] Sostiene que el libre cambio, en lo interno y en lo externo, debe implantarse y que ciertas formas de propiedad como la Iglesia y las corporaciones indias serán disueltas, para dar lugar a la mediana propiedad privada, considerada como garantía de la democracia política. (...) Por otro lado, en el plano de las prácticas políticas imperantes, es oligárquico. Es la expresión político-administrativa de los compromisos acordados por las oligarquías, regionales o locales más importantes del país. ⁴³

Por lo cual, la política económica del estado mexicano benefició a las empresas privadas y elites regionales, “los liberales mexicanos concibieron a la comunidad nacional conformada por pequeños propietarios en que la diferencia de fortunas al no ser tan dispar posibilitaría precisamente el sentimiento de pertenencia colectiva.”⁴⁴ Sin embargo, al mismo tiempo se impulsó una narrativa nacionalista como elemento cohesionador que permeó a las clases sociales. Pero los beneficios en términos económicos y políticos pertenecían a cierto grupo social. “Lo propio del nacionalismo es precisamente la forja de vínculos comunitarios. [...] a través de la fuerza de la producción simbólica o de políticas económicas que integran a los sujetos individualizados por las relaciones mercantiles generalizadas, proporcionándoles, sino es que, imponiéndoles, una identidad compartida.”⁴⁵

La política económica liberal no se conformó como un proyecto reformista estructurado sino más bien como un conjunto de conceptos económicos, políticos, sociales y culturales, que se modificaron de acuerdo con las necesidades de la clase política y por supuesto, del contexto histórico. El gobierno de Porfirio Díaz transitó de una política económica liberal en defensa del libre cambio y no intervención a un Estado interventor, proteccionista y nacionalista.

⁴² F. Leal, *op. cit.*, p. 703

⁴³ *Ibidem*

⁴⁴ *Ibid.*, p. 42

⁴⁵ E., Rajchenberg S., *op. cit.*, p. 48

A diferencia de las administraciones anteriores, el Estado porfirista se consolidó en el poder, por más de treinta años, por un elemento coyuntural importante, que le permitió llevar a cabo su política económica, el auge de las exportaciones. México se incorporó al mercado mundial, al igual que el resto de América Latina como una economía primario-exportadora, proveedor de materias primas y productos agropecuarios, en relación con la división internacional del trabajo bajo el control principalmente de Estados Unidos e Inglaterra.

2.1 Política ferrocarrilera: sistema de concesiones durante el Porfiriato

Un elemento importante de la política económica porfirista fue el desarrollo de la red ferroviaria. Era necesario un sistema de transporte moderno y de bajo costo, para unificar los mercados regionales, que se encontraban incomunicados entre sí. El ferrocarril fue el medio de transporte disponible que cumplió con esas demandas. No obstante, la construcción del sistema ferroviario no fue un proceso lineal. Contó con la participación del Estado, cuya intervención fue cambiando durante la administración de Díaz; “hubo un incremento gradual en la participación pública desde posiciones tradicionalmente liberales hasta otras que podrían calificar de estadistas o intervencionistas, aunque no necesariamente nacionalistas.”⁴⁶ El medio que implementó el gobierno federal para llevar a cabo la construcción de los ferrocarriles fue a través de las concesiones, “que incluían generosos subsidios por kilómetro construido, amplios derechos de vía, exenciones de impuestos y derechos, así como largos periodos de reversión de la propiedad.”⁴⁷

Podemos establecer cuatro etapas en la construcción del ferrocarril en México, la primera durante el gobierno de Lerdo de Tejada, la participación del Estado fue limitada, debido a que la élite política imbuida por el pensamiento liberal veía con desconfianza la participación directa del Estado, además no contaban con los recursos económicos necesarios para llevar a cabo dicha empresa. Aunado a esto, el presidente Lerdo de Tejada no estaba de acuerdo en la intervención del capital norteamericano en la construcción del sistema

⁴⁶ S. Kuntz, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, op. cit., p. 63

⁴⁷ A. Valencia, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles de México, 1919-1949*, p. 16

ferroviario y contó con el apoyo del Congreso Mexicano que se oponía a la participación de Estados Unidos. En esta primera etapa, la construcción de vías férreas sólo alcanzó 540 km.

La segunda etapa corresponde a la administración de Porfirio Díaz de 1876-1880, siendo ministro de Fomento, Vicente Riva Palacio quien criticó la actuación de Lerdo de Tejada, por detener el progreso material del país. Riva Palacio estaba convencido de “impulsar los ferrocarriles de preferencia a cualquier otro medio de comunicación.”⁴⁸ Propuso tres modelos de partición pública: 1) la administración directa del gobierno federal, es decir, que la construcción fuera por parte del gobierno, 2) permitir a los estados de la federación otorgar las concesiones a las empresas privadas locales para su construcción, y 3) intensificar el otorgamiento de concesiones a empresas privadas.⁴⁹ El gobierno federal puso en práctica los dos primeros modelos, pero tuvo pocos resultados, por la falta de apoyo económico aunado a la debilidad del mercado interno, sin embargo, estableció un modelo de participación público-privada que siguieron varios estados de la república, entre ellos Yucatán.

La tercera etapa, corresponde a la administración de Manuel González Flores de (1880-1884) y Porfirio Díaz (1884 a 1911), el ministro de Fomento, fue Vicente Riva Palacio, quien optó por promover las concesiones a “empresas particulares, nacionales o extranjeras”⁵⁰ dando paso a la inversión extranjera, aunque fue cuestionado por la oposición y debatido por el Congreso mexicano, debido a los peligros que representaba el capital norteamericano en el país.⁵¹ El gobierno federal mantuvo su postura: la inversión extranjera permitiría la modernización de la economía mexicana. Durante este periodo, el gobierno no buscó “implantar un tipo determinado de camino de fierro pues podría ser de tracción animal o de vapor, de vía ancha o angosta ya que se haría lo más conveniente en cada caso particular.”⁵²

⁴⁸ F. Calderón, *op. cit.*, p. 488

⁴⁹ Ambos autores analizan a detalle este tipo de concesiones y el desarrollo en cada estado. F. Calderón, *op. cit.*, p. 488; Arturo Valencia, “Liberalismo económico y política ferrocarrilera durante el Porfiriato, 1880-1907”, pp. 104-110.

⁵⁰ F. Calderón, *op. cit.*, p. 502

⁵¹ El autor comenta que los diputados que se opusieron a las inversiones norteamericanas para la construcción de las vías férreas fueron: Contreras, Rivera Cambas, Sánchez Trujillo y Chavero, en F. Calderón, *op. cit.*, p. 507.

⁵² F. Calderón, *op. cit.* p. 489

Arturo Valencia y Sandra Kuntz,⁵³ coinciden sobre el proceso histórico que llevó a los empresarios norteamericanos a invertir en los ferrocarriles mexicanos, fue el creciente desarrollo capitalista de Estados Unidos. Al término de la Guerra de Secesión se aceleró la expansión del sistema ferroviario norteamericano, para la década de 1880 había llegado a la frontera norte del territorio mexicano. Por lo tanto, se conjuntaron factores externos e internos: “La convergencia de la nueva estrategia del gobierno con el interés de empresas estadounidenses por invertir en los ferrocarriles mexicanos condujo a la etapa más exitosa de expansión ferroviaria que México haya experimentado en toda su historia.”⁵⁴

De esta manera, el gobierno federal otorgó tres de las principales concesiones a las empresas extranjeras,⁵⁵ que contaban con los recursos económicos para llevar a cabo la construcción de las líneas férreas. Como resultado se conectaron las principales zonas de producción con los grandes mercados, principalmente norteamericano, que tenían como objetivo el transporte de productos de exportación.

Por último, la cuarta etapa se caracterizó por la consolidación en materia de legislación ferroviaria a cargo de la recién creada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El secretario de Hacienda, José Yves Limantour, propuso un plan para dirigir las construcciones ferroviarias que implicaba una mayor intervención del Estado en la supervisión de las redes ferroviarias. En febrero de 1899 se promulgó la Ley de Ferrocarriles de 1899.⁵⁶ Es decir, se estableció un orden jurídico para tener el control, las regulaciones, los incentivos y sanciones de los ferrocarriles a través de la (SCOP).

⁵³ S. Kuntz, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, p. 70; V. Arturo, “Liberalismo económico y política ferroviaria durante el Porfiriato, 1880-1907”, pp. 110-111

⁵⁴ S. Kuntz, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, p. 70

⁵⁵ El autor explica las tres concesiones que se establecieron fueron: Ferrocarril de Sonora ligada a los intereses de la compañía Atchison, entró en operación en 1882, Ferrocarril Central Mexicano ligada a los intereses de la compañía Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad, entró en operación en 1884, y por último, el Ferrocarril Nacional de México que cambió de compañía primero ligado a los intereses de William J Palmer y James Sullivan después a los británicos Eckstein Norton, y finalmente en 1901, la concesión le perteneció a los norteamericanos Speyer & Company de Nueva York entró en operación en 1888. En A. Valencia, “Liberalismo económico y política ferroviaria durante el Porfiriato, 1880-1907”, pp. 111-115.

⁵⁶ Respecto a la política de concesiones se puede consultar: F., Calderón, *op. cit.*, pp. 488, 542, 569-570; S., Ortiz Hernán, *op. cit.*, pp. 149-159; Paolo, Riguzzi, “Legislación y organización jurídica de la economía mexicana, 1867-1910”, en Mario A. G., Téllez y José López Fontes, comp., *La legislación mexicana de Manuel Doblán y José María Lozano, Suprema Corte de Justicia de la Nación*, México, COLMEX, 2004, p. 157

ENTRE RIELES LLEGÓ LA MODERNIDAD A YUCATÁN

La modernidad se tradujo en la introducción del ferrocarril, “la era del progreso llegó a la península de Yucatán, y con ella el espíritu de aventura y animosidad inspiró a los empresarios y comerciantes.”⁵⁷ No había precedentes, hubo un antes y un después que se reflejó en el crecimiento económico de la región, en las obras de infraestructura, en la transformación del paisaje urbano, en la memoria colectiva de los yucatecos, y también en los viajeros extranjeros que visitaban el sureste mexicano, como fue caso del francés Désidé M. Charnay en 1886. Comenta:

Esto pasa en tiempos remotos, pues, gracias a Dios, Yucatán progresa y adelanta, el silbido de la máquina de vapor ha reemplazado al bramido de la rana, la industria henequenera comunica su actividad a la vida indolente del indio y los carros, tirados por bueyes, que hasta hace poco iban con paso lento a recoger el textil en los campos, han sido sustituidos por ligeros vagones, tirados por mulas, que corren rápidamente sobre rieles Decauville, cargados con las rígidas hojas del agave, que sin cesar devoran las máquinas de explotación.⁵⁸

En Yucatán, la construcción del ferrocarril, presentó varias particularidades: estuvo ligado con la producción, comercialización y transporte del henequén, se estableció un sistema de transporte interno en las haciendas, llamado vías de Decauville para facilitar el transporte del henequén; a los puntos de carga con el ferrocarril y por último; las líneas ferroviarias fueron construidas, controladas y administradas por la élite político-económica del estado.⁵⁹ Analizaremos cada uno de estos puntos.

⁵⁷ R. Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, p. 6

⁵⁸ D. M., Charnay, *op. cit.*, p. 11

⁵⁹ Retomamos el concepto de elite Tomamos el concepto de elite una persona que “desde la cima de la jerarquía social, ejerce funciones reconocidas públicamente mediante ingresos considerables, goza de prerrogativas, prestigio y otras ventajas.” (p. 117) en Giovanni, Busino, *Élites et élitisme*, París, Presses Universitaires de France, 1992, p. 117. Por lo tanto, el poder económico y político es necesario para pertenecer a ella. Otro autor señala: La elite político-económica yucateca controlaba la economía y la política del estado, a diferencia del centro del país, en Hugo Nutini, *The Mexican aristocracy. An expressive ethnography, 1910-2000*, Austin, University of Texas, 2004, p. 28

3.1 El oro verde de Yucatán: la producción henequenera

Las características geográficas, climáticas y propiedades del suelo, de la península de Yucatán fueron óptimas para el cultivo y producción del henequén (fibra de sisal).⁶⁰ A finales del siglo XIX durante el porfiriato, el estado de Yucatán fue el principal productor de henequén a nivel global, sobre todo, para el mercado norteamericano. De esta manera, contaba con el monopolio casi total de la producción del agave; “no era un artículo de lujo sino un artículo de primera necesidad para Estados Unidos.”⁶¹ “Con el hilo extraído del agave, conocido como binder twine (hilo de engavillar) se ataban las cosechas de trigo.”⁶² El henequén fue conocido, en este periodo, como "oro verde", “debido a la gran derrama económica que generó en Yucatán. [...] convirtiendo así el campo yucateco en grandes plantaciones de henequén.”⁶³ El auge del henequén “no sólo llevó a una situación del monocultivo, sino que hizo que la vida del estado girará en torno a las vicisitudes de la planta.”⁶⁴

Las condiciones materiales que permitieron la expansión económica y la conformación de la industria henequenera fueron: 1) la demanda del mercado internacional, 2) el cultivo extensivo del agave: para 1869 se extendía a 6.000 hectáreas, en 1883 alcanzaba casi 42.000 hectáreas, en 1910 casi alcanzó las 200.000 hectáreas,⁶⁵ 3) el aumento de la mano de obra indígena, 4) la invención de la máquina engavilladora,⁶⁶ y el perfeccionamiento de la

⁶⁰ El henequén es una especie del género *Agave* (*Agave fourcroydes* Lem., Agavaceae), esta planta fue cultivada por los mayas desde la época prehispánica. La producción de este agave fue muy importante, ya que la fibra extraída de sus hojas se destinaba para la elaboración de productos usados en la navegación, en la construcción de obras y para el comercio, fue a finales del siglo XIX que inició su producción a gran escala, en Patricia Colunga, “Origen, variación y tendencias evolutivas del henequén”, *Boletín de la Sociedad Botánica de México*, n. 62, Mérida Yucatán, Centro de Investigación Científica de Yucatán, 1998, pp.109-128.

⁶¹ G. M. Joseph, A. Wells, *Yucatán y la International Harvester*, *op. cit.*, p. 26

⁶² Enrique, Montalvo Ortega, *La hacienda henequenera, la transición al capitalismo y la penetración imperialista en Yucatán: 1850-1914*, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol.24, n. 91, México, UNAM, enero-marzo, 1978, p. 141

⁶³ P. Colunga, *op. cit.*, p. 110

⁶⁴ S. Kuntz, “El henequén y otras fibras duras”, p. 242

⁶⁵ V. Suárez Molina, *op. cit.*, pp. 145-147

⁶⁶ Los autores indican que, con la invención de un aparato mecánico para anudar, usado en la engavilladora McCormick en 1878 y se comenzó a revolucionar la industria de granos y a incrementar la demanda de fibra y cordel, los henequeneros yucatecos tomaron pasos más energéticos para superar su escasez de capital y así cumplir con la demanda del mercado, en G. M. Joseph, A. Wells, *op. cit.*, p. 22

máquina desfibadora,⁶⁷ ambas “aumentaron la productividad del trabajo y redujeron sustancialmente el costo de producción de la fibra, lo que mejoró su competitividad”⁶⁸ 5) la construcción del sistema ferroviario, 6) la introducción de las vías de Decauville en las haciendas, y 7) el establecimiento del sistema bancario: Banco Mercantil Yucateco y Banco Yucateco.⁶⁹

Las exportaciones de henequén empezaron aumentar a finales de 1870,⁷⁰ pero el auge exportador se da en la década de 1880,⁷¹ en este año la cantidad exportada correspondía a “18,000 toneladas, en 1884 pasó a 42 000 toneladas, en 1901 a 83 000 toneladas y para 1907 más de 100,000 toneladas.”⁷² De acuerdo con Askinazy, “los ingresos que el henequén permitió obtener a los hacendados fueron de 30 millones entre 1880 y 1888, que se incrementaron a 120 millones entre 1889 y 1899 y llegaron a más de 600 millones entre 1900 y 1916.”⁷³

También se vieron beneficiados el gobierno estatal y el federal, Sandra Kuntz,⁷⁴ analiza la recaudación fiscal que generó la producción de henequén:

⁶⁷ El autor explica que las innovaciones tecnológicas para raspar las hojas de henequén y obtener la fibra fueron hechas por los yucatecos. En 1900 se introdujo la "Vencedora", una máquina desfibadora automática que raspaba 20,000 hojas por hora, en V. Suárez Molina, *op. cit.*, p. 253.

⁶⁸ S. Kuntz, “El henequén y otras fibras duras”, p. 249

⁶⁹ Los autores señalan que en 1890 se fundó el Banco Mercantil Yucateco dirigido por de Eusebio Escalante, el cual, se encontraba asociado con la casa norteamericana Thebaud Brothers. En ese mismo año, el grupo de Olegario Molina fundó el Banco Yucateco. Ambas instituciones recibían inversiones extranjeras, especialmente del banco francés Crédit Lyonnais. Pero la crisis financiera de 1907 repercutió en los precios del henequén llevando a la quiebra a ambos bancos, se vieron forzados en recurrir al Banco Nacional de México para su rescate, en consecuencia, se fusionaron ambas instituciones bancarias formando así el Banco Peninsular Mexicano que encabezó Olegario Molina desplazando a Eusebio Escalante, debido a sus relaciones políticas con Porfirio Díaz, en Gilbert, Joseph y Allen, Wells, *Verano del descontento, épocas de trastorno: élites políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*, Mérida, Yucatán, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán, 2011, pp. 194-198.

⁷⁰ Se menciona la causa que limitó las exportaciones del henequén en esos años fue “el malísimo sistema de llevarlo a mercado amarrado en cadejos.” En *La Revista de Mérida*, enero 24, 1872, p. 2. Es decir, debido al mal empaquetado del agave, no podía alcanzar o equiparar los precios que ofrecía Manila y Nueva Zelanda al mercado norteamericano.

⁷¹ El autor comenta que la casa exportadora instaló prensas para empaquetar el henequén para 1880 su uso se extendió en las haciendas productoras. Para entonces casi todas contaban con su propia prensa, además de las que había en Progreso para servir a los pequeños productores, en V. Suárez Molina, *op. cit.*, p. 265-267.

⁷² S. Kuntz, “El henequén y otras fibras duras”, p. 241

⁷³ Siegfried, Askinazy, *El problema agrario de Yucatán*, 2ª ed., México, Botas, 1936, pp. 100-101

⁷⁴ S. Kuntz, “El henequén y otras fibras duras”, p. 272-273

Entre 1884 y 1901, la contribución del henequén a las finanzas yucatecas fue relativamente modesta. [...] En una segunda etapa, la verdadera edad de oro del henequén, ambas dimensiones se dispararon: los impuestos estatales y federales representaron una carga de 10% sobre el valor de las exportaciones, al tiempo que aquéllos, gracias a la imposición de una contribución extraordinaria, contribuyeron con 55% de todas las rentas del estado.⁷⁵

Fue una de las razones por los gobiernos federal y estatal apoyaron a la élite empresarial. Pero para entender cómo se fue configurando la oligarquía henequenera en este periodo, es preciso, analizar la relación económica y política, que se estableció entre los compradores, y los vendedores del henequén que al mismo tiempo fungían como intermediarios de los pequeños productores en el mercado local. Durante las primeras décadas del auge exportador, los fabricantes norteamericanos como “Thebaud Brothers y la National Cordage Company, compraba la fibra de henequén a las grandes casas exportadoras yucatecas como la Eusebio Escalante,⁷⁶ Manuel Dondé⁷⁷ y Arturo Pierce, entre otras, acaparando el mercado local.”⁷⁸

Se estableció “un tipo de dominio informal, en el que las casas de exportación "colaboradoras" se enriquecían sirviendo como agentes de compra entre los hacendados mexicanos y los fabricantes norteamericanos.”⁷⁹ Posteriormente, en 1897 Olegario Molina⁸⁰,

⁷⁵ *Ibidem*, p. 272

⁷⁶ La autora comenta que Eusebio Escalante Bates (1843-1920) nació en Yucatán, hijo de Eusebio Escalante Castillo, empresario henequenero que estableció la primera casa exportadora de henequén siendo la principal intermediaria en la exportación de henequén. La familia Escalante estuvo relacionada con la construcción de los ferrocarriles, en Raquel, Barceló, “La oligarquía henequenera. Un estudio de caso: La familia Escalante”, Mérida Yucatán, 1982, Tesis, UADY-FCA

⁷⁷ Manuel Dondé Cámara (1821-1900), nació en Mérida Yucatán, fue un empresario dedicado a la exportación e importación mercantil, a partir de 1860, controló una de las casas comerciales de henequén más importantes de Yucatán. En 1887 se asoció con Eusebio Escalante Bates para instaurar la "Agencia Comercial", encargada de enviar al exterior productos yucatecos, principalmente henequén, así como proveer de equipo pesado de Importación a hacendados, De 1893 a 1904 fue director de "M. Dondé y Cia.", casa dedicada solo a la exportación de fibra. En 1904 constituyó con Pedro Peón Conteras un importante servicio portuario. En 1891 fungió como gobernador interino del estado, en ausencia del titular, general Daniel Traconis, en V., Suárez Molina, *op. cit.*, pp. 38, 64-65, y en *Yucatán en el tiempo: enciclopedia alfabética*, Vol. 2, *op. cit.*, p. 442.

⁷⁸ G. M. Joseph, A. Wells, *Yucatán y la International Harvester*, p. 24

⁷⁹ De acuerdo con el autor se trataba de una segunda intermediación, las casas comerciales se beneficiaron al tener acceso al capital más barato y por las ganancias de las comisiones, en Luis, Anaya Merchant, “Las finanzas del henequén (1902-1938). Dos modelos de banca y dos oportunidades perdidas”, *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, núm. 20, Colombia, Universidad del Norte, 2013, p.54.

⁸⁰ L. Ramírez Castillo, *op. cit.*, p.74. El investigador comenta, Olegario Molina Solís (1843-1925) nació en Bolonchén, Campeche (antes formaba parte de Yucatán). Fue gobernador de Yucatán (1902-1906), y más tarde secretario de Fomento, Colonización e Industria (1907-1911) en la administración de Porfirio Díaz. Perteneció al partido liberal, fue educador, ingeniero y constructor. “Encargado de promover las líneas ferroviarias en la

fundó “la casa exportadora O. Molina y Compañía, que trabajaba para la Amsinck & Co., de Nueva York, mismos que le proporcionaron maquinaria y capital para el henequén.”⁸¹ Tres años más tarde en 1900 el conflicto entre España y Filipinas, generó que el precio del henequén se incrementara “ya que la fibra de Manila desapareció en el mercado y sus compradores, los estadounidenses, se vieron obligados a comprar exclusivamente la producción de Yucatán,”⁸² provocando cambios sustanciales en el control del mercado local e internacional.

En 1902 se consolida el *trust*⁸³ centrado en la International Harvester Company;⁸⁴ como resultado, eliminó a la mayor parte de su competencia, entre las industrias de implementos agrícolas y de cordel, es decir, se convirtió en un comprador monopsónico.⁸⁵ “Los agentes escogidos por la Harvester en Mérida fue Olegario Molina y Compañía, representaban, aún antes de su colaboración con la IHC, una fuerza económica y política en asuntos regionales bastante poderosa que cualquiera de sus antecesores del siglo diecinueve.”⁸⁶ En ese mismo año se dio el acuerdo entre Olegario Molina-McCormick, conocido como el “famoso contrato secreto de 1902.”⁸⁷ Acordando deprimir el precio de la fibra y sólo pagarían el precio fijado

península. Habiendo acumulado capital a través de este negocio, se dedicó al cultivo del henequén fomentando al poco tiempo su propia casa exportadora y se volvió hacia fines del siglo el principal contacto local de la International Harvester. Su poder económico creció junto al político.” L. Ramírez Castillo, *op. cit.*, p.74. Además, A. Welles comenta: que la familia Molina no formó parte de las familias latifundistas durante la colonia, su riqueza provino de los negocios, inversiones, de las relaciones comerciales, así como sus puestos políticos a partir de la mitad del siglo XIX se incrementó su fortuna, sobre todo, en el porfiriato, “la clave de los éxitos de Molina dentro de la economía regional fue el continuo crecimiento de su casa exportadora.” en A., Wells, *Oligarquía Familiar en una Economía Monoproductora. Los Molina y Peón de Yucatán Porfiriana*, p.20

⁸¹ R. Barceló Quintal, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, p. 14

⁸² *Ibid.*, p. 15

⁸³ Grupo de empresas unidas para monopolizar el mercado y controlar los precios en su propio beneficio en Real Academia Española, *Diccionario de la lengua española* [en línea], 23ª ed., Madrid, 2022. [trust | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE](#) [Consulta: 1 de febrero 2023]

⁸⁴ De acuerdo con los autores se fusionaron cinco compañías productoras de segadoras norteamericanas: McCormick, Deering Harvester Co.; Plano manufacturing; Wardner, Bushnell and Glessner Company y Milwaukee Harvester, en G. M. Joseph, A. Wells., *Yucatán y la International Harvester*, p.25.

⁸⁵ S. Kuntz Ficker, “El henequén y otras fibras duras”, p. 237. Por monopsonio nos referimos al predominio de un solo comprador, o un grupo que opera de común acuerdo, impera sobre la totalidad de la demanda, es decir, son los únicos demandantes. En Francisco, Zamora “Monopolio y Monopsonio.” *El Trimestre Económico* 20, n. 77(1), México, FCE, 1953. <<http://www.jstor.org/stable/20855327>> [Consulta: 4 abril de 2023.]

⁸⁶ G. M. Joseph, A. Wells, *Yucatán y la International Harvester*, p. 25

⁸⁷ El acuerdo se firmó en 1902 en la Habana Cuba, pero se divulgó hasta 1921, publicado en la *Revista de Yucatán* el 27 de noviembre de 1921. De acuerdo con los autores, “la International Harvester, no quiso establecer

por la International Harvester Company, a su vez, Olegario Molina tenía que inducir a la otra casa exportadora de don Eusebio Escalante a cooperar con el acuerdo. “La Harvester, por su parte, se aseguraría que las otras empresas de comercio, Peabody y Urcelay, ambos exportadores de henequén, no pagar precios más altos que aquellos dados por Molina Solís.”⁸⁸

Como resultado de este acuerdo: “Para 1910, la International Harvester Company controlaba más del 99% de la oferta de fibra y, por medio de sus agentes yucatecos parecían ser capaces de influir -aún de dictar- las tendencias de precios del mercado local de fibra.”⁸⁹ Durante 1890 y la primera década del siglo XX, la familia de Olegario Molina y su yerno Avelino Montes,⁹⁰ no sólo controlaban la creciente producción local de la fibra henequenera, sino también consolidaron su control económico y político en la región, eliminando a la competencia local que representaba la casa Eusebio Escalante e Hijo.

Los historiadores regionales⁹¹ calcularon que la producción del henequén estaba distribuida entre 300 a 400 familias, “las cuales, también tenían intereses comerciales urbanos y en bienes raíces y controlaban la escasa pequeña industria de la región.”⁹² Esto contribuyó a la formación de un nuevo grupo social, “una burguesía capitalista agraria dependiente.”⁹³ Así mismo, esta burguesía estaba dominada por un pequeño grupo, “de veinte

un enclave en Yucatán y prefirió controlar el mercado mediante una canalización indirecta de capital por medio de poderosos intermediarios locales es una estrategia de penetración económica en las sociedades del Tercer mundo que ha llegado a ser casi la norma entre las corporaciones modernas.” *Ibid.*, p. 20, 35

⁸⁸ *Ibid.*, p. 35

⁸⁹ *Ibid.*, p. 18-19.

⁹⁰ La autora comenta: Avelino Montes, emigró de Santander, España, se estableció en Mérida, contrajo nupcias con la hija mayor María de Olegario Molina. Fue nombrado consejero del Banco Yucateco en 1880. También representó al grupo de su familia política en el consejo de los Ferrocarriles de Yucatán, empresa que se formó en 1902 y fue presidente del Sindicato de Henequeneros de Yucatán, en Raquel Barceló, “Un proyecto de afrancesamiento: Olegario Molina y la ciudad de Mérida” en Javier y David Skerit, *México Francia: Memoria de una sensibilidad común; Siglos XIX-XX*, Tomo III-IV, México, Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 2008, pp. 527-574

⁹¹ Gonzalo, Cámara Zavala “Historia de la industria henequenera hasta 1919”, en Carlos Echanove Trujillo y Ernesto Novelo Torres, ed., *Enciclopedia Yucatanense*, Tomo III, Mérida Yucatán, 1946, pp. 681-701 y I. Ortiz Yam y S. Quezada, *op. cit.*, p. 29

⁹² G. M. Joseph, A. Wells, *Yucatán y la International Harvester*, p. 25-26

⁹³ El autor señala que este grupo se caracterizó por el carácter privado de su propiedad de los medios de producción como por la alta racionalidad empresarial y técnica que supieron imprimir a sus procesos productivos y sus constantes intentos de enfrentarse o controlar el mercado. L., Ramírez Castillo, *op. cit.*, p. 75,76.

a treinta familias, [...] que controlaban casi el 80-90 por ciento de toda la fibra cultivada en el estado.”⁹⁴ La oligarquía regional, que el general Salvador Alvarado nombró “casta divina”⁹⁵ se caracterizó por ser la clase dirigente con “intereses homogéneos, y sobre todo, contaban con un control absoluto tal sobre las palancas del poder político de la región que puede obstaculizar las oportunidades de otros grupos de la sociedad yucateca durante el Porfiriato.”⁹⁶

Distinguimos tres familias entre ellas: Peón,⁹⁷ Escalante y Molina,⁹⁸ las tres relacionadas con la producción de henequén y la construcción de los ferrocarriles. En lo que respecta a la familia Molina, encabezada por Olegario Molina, gobernador del estado de Yucatán (1902-1906), se encuentran representantes de varias de las familias emparentadas o asociadas directamente con los Molina, familias que más tarde serían reconocidas como miembros de la casta divina: Regil, Ancona, Cervera, Peón, Elvia, Hübbe, Suarez, Rendón, Solís y Valdés, como lo vimos anteriormente. Otra figura importante es Avelino Montes, yerno de Olegario Molina, “heredero del ‘imperio comercial’ del clan Molina para finales del siglo XIX.”⁹⁹ Controlaban la producción y distribución de henequén, el sistema ferroviario, además tenían su propia casa importadora exportadora, así como su propia compañía naviera, lo que les permitía mandar directamente la fibra del agave a los compradores estadounidenses sin intermediarios.

⁹⁴ G. M. Joseph, A. Wells, *Yucatán y la International Harvester*, p. 26

⁹⁵ De acuerdo con los autores entre sus integrantes se encuentran: Eusebio Escalante Castillo, Eusebio Escalante Bates, Carlos Peón Manchado, Pedro Peón Contreras, Leandro León Ayala, Raymundo Cámara Luján, José Ponce Solís, Enrique Muñoz Aristegui, Olegario Molina Solís y Avelino Montes. I. Ortiz Yam y S. Quezada, *op. cit.*, p. 29.

⁹⁶ G. M. Joseph, A. Wells, *Yucatán y la International Harvester*, p. 30

⁹⁷El autor señala: “Hablar de la familia Peón en Yucatán significa hacer referencia a uno de los pilares de la vida política y económica a lo largo del siglo XIX.” Durante el Porfiriato alcanzaron su mayor auge económico y político (p. 91). El fundador de la familia fue Alonso Manuel Peón y Valdés (1725-1806), de origen español que arribó a Yucatán en 1759. Fue uno de los interlocutores entre la autoridad real y las otras familias provinciales. El éxito y permanencia en el poder, tanto económico como político fue producto de los negocios familiares y a la implementación de la política matrimonial, además para reforzar su posición socioeconómica, ocuparon distintos puestos administrativos desde la Colonia, “La familia Peón supo adaptarse a las innovaciones del Estado y a las coyunturas; diversificando sus actividades productivas y sus empresas comerciales.” En M. Augeron, *op. cit.*, pp. 91-118. M.

⁹⁸ El investigador señala: “Para 1910 no sólo le había ido bien a don Olegario sino también a la mayoría de sus parientes, los cuales funcionaban como jefes políticos de Yucatán”. en L. Ramírez Castillo, *op. cit.*, p. 32.

⁹⁹ G. M. Joseph, A. Wells, *op. cit.*, p. 29

La demanda internacional del henequén incentivó la mecanización del proceso de desfibración y, por supuesto, “la introducción del ferrocarril, la fuerza motriz era necesaria para la producción en gran escala.”¹⁰⁰ La construcción de la red ferroviaria en Yucatán fue encaminada por los dueños de la producción henequenera, el principal interés fue conectar las haciendas con Mérida, centro de concentración y Progreso, puerto de exportación,¹⁰¹ es decir, se dedicó a la conexión interna para su exportación. En el caso de Yucatán se da una relación simbiótica entre los dueños de los ferrocarriles y haciendas henequeneras, en sus inicios se conformaron como empresas familiares que participaron en ambos sectores: los dueños de las haciendas henequeneras llevaron a cabo la construcción de los ferrocarriles con el apoyo de las empresas extranjeras. “It should come as no surprise that in a small region like Yucatán, a few powerful families came to dominate both industries.” [No es de sorprender que en una región tan pequeña como Yucatán, unas cuantas familias muy poderosas controlaran ambas industrias]¹⁰²

3.2 Política ferrocarrilera en Yucatán

Los ferrocarriles la península de Yucatán no tuvieron un alcance nacional sino regional. El estado mexicano porfiriano promovió su construcción a través del sistema de concesiones, pero no fue un camino lineal; se adaptó a las circunstancias económicas y políticas regionales. Durante el proceso de construcción de los ferrocarriles se estableció el sistema de concesiones público-privada, propuesto por el gobierno federal, como lo vimos anteriormente.

El estado federal promovió la construcción, pero la oligarquía henequenera la subvencionó para llevar a cabo la construcción de los caminos de hierro. “Yucatán se

¹⁰⁰ Rodolfo, Canto Sáenz, “Yucatán. Economía e Industria”, en *Del Henequén a las maquiladoras: la política industrial en Yucatán, 1984-2001*, México, Instituto Nacional de Administración Pública / UADY, 2001, p.56

¹⁰¹ El autor nos informa que para la exportación de la fibra se requería de un puerto cercano a Mérida y a la zona henequenera, gobierno federal decretó 1871 la construcción de la aduana y el muelle en Progreso, en G., Ferrer de Mendiola, *op. cit.*, p. 545

¹⁰² En este artículo el autor analiza la relación económica, política y familiar de los dueños del henequén y los ferrocarriles, en A. Wells, *op. cit.*, p. 162.

distinguió por su aptitud para construir ferrocarriles con capitales locales.”¹⁰³ En 1874 se comenzaron a concretar los proyectos ferroviarios bajo el gobierno liberal de Sebastián Lerdo de Tejada, quien otorgó la concesión a José Rendón Peniche¹⁰⁴ y Pedro Contreras Elizalde, para la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso. En 1880 terminó de construirse con el apoyo de subsidios estatales y federales.

Para 1880 se consolida el sistema ferrocarrilero en Yucatán, al igual que el resto del país. Se construyeron vías para conectar la capital yucateca con los municipios de Peto, Valladolid, Izamal, Muna y con Campeche. De 1876 a 1901 operaron cinco compañías estatales.¹⁰⁵ En 1902 se fusionaron en una sola: Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), “una empresa de propiedad nacional (en realidad, regional, pues era controlada por la propia oligarquía henequenera) que absorbió todas las líneas en operación hasta ese momento y que se extendía en un denso tejido de casi 900 km de vías.”¹⁰⁶ Se fundó con 23 millones de pesos. “Se nombró un consejo de administración compuesto por ocho miembros propietarios, un director y un subdirector.”¹⁰⁷ En 1908, FUY adquirió la línea de Mérida a Peto con una extensión de 153 kilómetros y un ramal de 49 kilómetros al municipio de Sotuta.

A la par de las vías ferrocarrileras, se introdujeron trenes Decauville, vías portátiles en las cuales, se instalaba una plataforma con ruedas de hierro jalados por animales de carga,

¹⁰³ Calderón, Francisco R., “Los ferrocarriles”, p. 499

¹⁰⁴ José Rendón Peniche, (1829-1887), nació Mérida Yucatán. “Sus padres fueron Vicente Rendón Buendía y Benigana Peniche Ruz. Durante la Guerra de Castas se integró al Cuerpo de Caballería Voluntaria, bajo las órdenes del comandante Donaciano G. Rejón y, posteriormente, pasó a la línea sur con el teniente coronel Patricio O Horán. [...] Por sus servicios, Benito Juárez lo nombró jefe de Hacienda Federal en Yucatán. En 1869 fue electo diputado federal y en 1873 presidente del Ayuntamiento de Mérida. Como presidente municipal, inició las gestiones para la construcción del ferrocarril Mérida a Progreso junto con Pedro Contreras Elizalde. Posteriormente, logró la concesión del gobierno federal para construir y explotar el ferrocarril de Mérida a Ticul, con una subvención de 1500 pesos por kilómetro terminado; esta concesión fue renovada, pero a la Compañía del Ferrocarril Peninsular.” En *Yucatán en el tiempo: enciclopedia alfabética*, Vol. 5, dir. Raúl E. Casares G. Cantón, Mérida, Yucatán, Cares, 2004, p. 306

¹⁰⁵ De acuerdo con el investigador operó la del ferrocarril de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, la Compañía del Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal. En R.M, Wan Moguel, *op. cit.*, p. 16.

¹⁰⁶ S., Kuntz Ficker, “*El henequén y otras fibras duras*”, *op. cit.*, p. 255.

¹⁰⁷ AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Caja 1, Exp. 2. Citado en R. Wan Wan Moguel, *op. cit.*, p. 17

“el tren portátil estableció un enlace físico entre todas las operaciones de la cadena productiva y aportó mayor capacidad de carga en cada viaje.”¹⁰⁸ De acuerdo con Juana M. Rangel, la longitud total de las vías de Decauville en el estado de Yucatán para 1909 eran de 1,469 km, ubicadas en 285 haciendas, dedicadas a transportar únicamente henequén, conectaban con las líneas troncales o ramal más cercano.

El sistema ferroviario peninsular se complementó de los tranvías internos de Decauville, las líneas telegráficas, telefónicas¹⁰⁹ y la flota comercial propia.¹¹⁰ Esta infraestructura que se desarrolló para favorecer la comercialización del henequén conllevó una gran cantidad de recursos, que en términos económicos representó una mejora sustancial en las condiciones que habían prevalecido hasta entonces.¹¹¹ Lo que convirtió a Yucatán en uno de los estados más ricos de la República durante el Porfiriato.

De acuerdo con Raquel Barceló¹¹² hubo dos grupos de hacendados henequeneros que controlaron las vías férreas durante el porfiriato, el primer fue liderado por Eusebio Escalante Bates y se conformó por: Carlos Peón Machado, Pedro Peón Contreras, Nicolás y Eusebio Escalante Peón, Raimundo Cámara y, Alfredo Domínguez, principalmente. Para 1902, el grupo de Escalante controlaba las líneas del ferrocarril: “Mérida a Valladolid, con ramal a Progreso, Mérida a Campeche, con ramales a Hunucmá y Muna, y los ferrocarriles de los “Muelles y Almacenes de Comercio” en Progreso.¹¹³

El segundo grupo estaba encabezado por Olegario Molina Solís, y sus familiares Avelino Montes y Rogelio Suárez, además de Demetrio Molina, Agustín Vales, Ernesto de

¹⁰⁸ J.M. Rangel Vargas, *op. cit.*, p. 154

¹⁰⁹ Los autores señalan que desde 1870 la península se encontraba comunicada por cables telegráficos submarinos con el exterior, en Fred Carstensen y Diane Roazen, “Mercados extranjeros, iniciativa interna y monopolio: la experiencia yucateca, 1825-1903” en Jorge Silva Riquer y Jesús, López Martínez, coords., *Mercado Interno en México. Siglos XVIII y XIX*, México, IM, UNAM, IIH, COLMICHE, COLMEX, 1998, p. 180.

¹¹⁰ El autor menciona que la oligarquía henequenera conformó una flota mercante propia, compuesta por once barcos que sumaban una capacidad de carga de 15.000 toneladas, en S. Askinazy, *op. cit.*, p. 10.

¹¹¹ S. Kuntz Ficker, “El henequén y otras fibras duras”, p. 255

¹¹² R. Barceló, “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, pp. 5-16

¹¹³ *Ibid.*, p. 14-15

Regil, Alberto García Fajardo, Perfecto Bolio, entre otros. En 1897 adquirieron las líneas Mérida-Progreso y Mérida-Izamal-Sotuta de Rendón Peniche, con lo cual, ahora tenía el control de las líneas: Mérida a Progreso, Izamal y Sotuta. Aunado a lo señalado en el apartado anterior, en 1900 Molina fue accionista de la Compañía de los Ferrocarriles Sudorientales de Yucatán, S. A., creada por el grupo de los Científicos, vinculados al grupo político de Porfirio Díaz.¹¹⁴

El ferrocarril aceleró el proceso de centralización política en Yucatán. Las elites regionales en un principio rechazaron la participación federal, sin embargo, vieron los beneficios económicos obtenidos, por lo cual, establecieron una relación más estrecha con el gobierno federal que apoyó totalmente y subsidió parcialmente la construcción de los ferrocarriles en la región; de acuerdo, con Allen Wells: “In a sense, the railway’s multidimensional impact became both a tool and symbol of modernization in late nineteenth-century Latin America, not only linking peripheral regions more closely to the international market, but also coupling semi autonomous *patrias chicas* to an evolving nation-state.” [En cierto sentido, el impacto multidimensional del ferrocarril se convirtió tanto en una herramienta como un símbolo de modernización en América Latina a finales del siglo XIX, no sólo conectó estrechamente las regiones periféricas con el mercado internacional, sino también integró las patrias chicas semi autónomas con el estado-nación en construcción.]¹¹⁵

3.3 El pensamiento económico de la élite ferrocarrilera: regionalismo peninsular

El pensamiento liberal que permeó durante porfiriato se manifestó de diferente forma en cada región del país, en el caso Yucatán, lo podemos observar por medio del estudio de los discursos de los empresarios, políticos, hacendados, entre otros, entorno a construcción de las vías ferroviarias de la península durante el porfiriato. La retórica regionalista se conjuntan la política económica liberal de los grupos empresariales peninsulares: son los elementos distintivos en la construcción de los caminos de hierro en Yucatán, de ahí reside su

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 15

¹¹⁵ A. Wells, *op. cit.*, p. 160

particularidad. En este apartado nos enfocaremos al análisis de los discursos para conocer el pensamiento económico de la élite regional.¹¹⁶

La selección de las locuciones se basa en las más representativas tanto de los eventos de inauguración de la colocación de la primera vía férrea como su conclusión. La primera de ellas es la inauguración de la instalación del primer riel que conectaría la ciudad de Mérida con el puerto de Progreso en 1875. En la crónica de inauguración del evento Nestor Rubio Alpuche siendo director y propietario del periódico de *La Revista de Mérida*, escribe:

[...] Al fin de la calle se levantaba un sencillo arco dedicado por los artesanos de Mérida a los Sres. José Rendón Peniche y Vicente Méndez, el ingeniero encargado de la construcción de la vía. Al pronunciar este último nombre, no podemos menos que detenernos para felicitar a nuestro nombre y al del comercio al Ingeniero yucateco que, con inteligencia, desinterés, celo y verdadero afán, ha tomado á su cargo la dirección de los trabajos.[...] D. Manuel Dondé, en un brindis dijo: “Si algo tenemos que envanecemos es, de que, así como todo el trabajo lo tienen los hijos de Yucatán, toda la gloria por consiguiente la tendrá nuestra querida patria, que no ha necesitado de personas extrañas para emprender este importante trabajo. Yucatecos son los capitalistas, yucateco el concesionario, yucateco el ingeniero, yucateco todos los trabajadores; gloria á Yucatán.” En efecto dá mucho placer ver esas circunstancias, particularmente en el ingeniero cuyo nombre es un timbre para los yucatecos. Una cosa faltó y fue que en esta gran fiesta de la patria no hubo una sola voz que representara al H. Ayuntamiento. [...] ¹¹⁷

Es clara la postura Néstor Rubio Alpuche en apoyo al concesionario José Rendon Peniche, y al ingeniero Vicente Méndez encargado de la construcción de la vía férrea entre Mérida y puerto Progreso, reconociendo que ha sido un trabajo propio de los yucatecos e incluso hace referencia al discurso de Manuel Dondé pronunciado en un brindis, el cual reproduce, esta locución ha sido la más citada por los investigadores para señalar que la construcción de las

¹¹⁶ Para el análisis de los discursos de la elite económica y política de Yucatán en primera instancia retomé el trabajo de Manuel Irabien Rosado, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, el cual, reproduce algunas locuciones tanto de inauguración de la colocación del primer riel como la conclusión de la vía férrea en cuestión, publicados en *La Revista de Mérida* entre los años de 1875 a 1906, sin embargo, haciendo un análisis comparativo con las fuentes primarias se omiten algunas fechas y nombres importantes. El trabajo de investigación consistió en consultar tres publicaciones periódicas de finales del siglo XIX y principios del XX: *La Revista de Mérida*, *La Razón del Pueblo* y *El Diario Oficial*.

¹¹⁷ Nestor, Rubio Alpuche, “EL PRIMER CARRIL”, *La Revista de Mérida*. Mérida, 4 de abril, 1875, año VI, núm. 25, p. 2

líneas de hierro en la península fue realizada por los yucatecos, sin embargo, no fue el único discurso como lo veremos más adelante este pensamiento estaba presente la elite regional.

Manuel Dondé Cámara, presidente de la diputación del comercio y padrino de evento, expresó:

[...] Así que, las festividad que este día tiene la más grata y honrosa significación para el Estado; porque acredita que en medio de sus sufrimientos y a pesar de las convulsiones políticas que le han suscitado la ambición de algunos hijos, la mayoría de los yucatecos se han consagrado con afán al trabajo, y se centuplicado los productos de la industria y redoblando los consumos, le han hecho sentir la necesidad de apelar á los medios empleados por los países civilizados para subvenir á las exigencias de su progreso industrial, fomentándolo al mismo tiempo, puesto que la facilidad, prontitud y baratura de los transportes, es sin contradicción el más poderoso estímulo del trabajo y de la producción. [...] Tributemos, finalmente, una sencilla expresión de gratitud a la EMPRESA YUCATECA que ha tomado á su cargo una obra que tanto honra y engrandece a nuestro país y cuyos esfuerzos debemos todos secundar con la mejor voluntad.¹¹⁸

Al igual que Nestor Rubío Alpuche, Manuel Dondé Cámara realiza un reconocimiento directo a la empresa yucateca encargada de la obra, sin mencionar la participación del gobierno estatal ni federal quienes otorgaron la concesión para su realización. El ferrocarril para Dondé, representa el medio de producción para alcanzar el progreso económico en términos de aumento: del trabajo, de la producción, del consumo, que se traduce en aumento de la riqueza para estado de Yucatán, además de ser el elemento civilizatorio empleado por los países avanzados. En esta tónica se suma el discurso de José Millet Hübble, en representación de la Sociedad de la Unión:

[...] he aceptado con placer y mis deseos son interpretar fielmente los sentimientos liberales y entusiastas. [...] Todo es armonía; todo está relacionado entre sí; la creación entera marcha por el camino del progreso, y negarlo equivaldría negar a Dios. [...] Por eso cuando la civilización levanta un monumento como el que se inaugura hoy, los corazones laten de placer, la esperanza embriaga el alma, y tal parece que al sonreír de gozo se ve asegurado un porvenir de paz, de libertad y de riqueza. [...] Fulgura ya la aurora del gran día. Adelante, adelante, y Yucatán a los timbres de gloria

¹¹⁸ Manuel, Dondé Cámara, “Discurso del Sr. D. Manuel Dondé Cámara, como uno de los padrinos de la colocación de los primeros rieles del ferrocarril de Mérida á Progreso”, en *La Razón del Pueblo*. Mérida, 5 de abril, 1875, año VIII, núm. 61, p. 2

que han alcanzado en el campo de las ideas, unirá los que no menos gloriosos, cuya conquista inicia hoy en el terreno de las mejoras materiales. Ninguna nación nos causará envidia y nos bastaremos (sic) á nosotros mismos. Libres, ricos y unidos con los lazos fraternales de la civilización. [...] Antes de concluir felicito á nombre de mis consocios (sic.) á la empresa y especialmente al C. Rendón Peniche, que con infatigable celo y perseverancia, trabaja en la realización de una mejora tan deseada desde hace mucho tiempo para nuestra sociedad. [...]¹¹⁹

Desde el principio, José Millet Hübble establece que interpretará los sentimientos liberales, que se traducen en libertad, riqueza y fraternidad, como condicionantes para alcanzar el progreso, ya no sólo es un ideal sino se puede llegar a él a través de las mejoras materiales, en este caso, la construcción del ferrocarril, por lo tanto, Yucatán podrá obtener no sólo ese perfeccionamiento civilizatorio, sino la riqueza que le permitirá ser independiente económicamente.

Por su parte, Juan Miguel Castro representante de los hacendados, expresa:

Si el regocijo y entusiasmo son inmensos en la concurrencia que ha venido a presenciar el establecimiento del primer carril de la primera vía férrea de Yucatán, es porque todos comprendemos qué con este hecho la empresa prueba que es posible llevar a cabo esta obra importante y el país tiene una garantía y una esperanza de que no verá desvanecerse como otras veces los esfuerzos de sus buenos hijos. [...] Ahora vemos que un hombre activo y laborioso ha logrado empezar con nuevos auspicios la obra que coronará los deseos más ardientes de comercio, ya que necesita comunicaciones rápidas para verificar sus transacciones con más seguridad y mejor éxito. [...] Un país, un Estado, una Península, cuyos pueblos se hallan sin vías de comunicación, ve su agricultura é industria estacionadas y su civilización en atraso. Ese mismo país, esos pueblos, con vías fáciles de comunicación se levanta rápidamente sobre la le espuma del engrandecimiento. [...]¹²⁰

Juan Miguel Castro se suma a la retórica anterior al considerar necesaria la construcción de las vías de comunicación para aumentar no sólo economía del estado, sino dejar de vivir en el atraso entendido en términos económicos. Podemos observar como Néstor Rubió Alpuche, Manuel Dondé Cámara, José Millet Hübble y Juan Miguel Castro, manifiestan su

¹¹⁹ José, Millet Hübbe, “Discurso por D. José Millet Hubble, en representación de la Sociedad de la Union”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 5 de abril, 1875, año VIII, núm. 61, pp. 2, 3.

¹²⁰ Juan Miguel, Castro, “Locución pronunciada el día 1º de Abril de 1875, con motivo de haberse fijado solemnemente el primer carril de la vía-férrea de Mérida al Progreso”, en *La Razón del Pueblo*. Mérida, Yucatán, 2 de abril, 1875, año VIII, núm. 60, p. 3

reconocimiento a la empresa yucateca, al concesionario yucateco, al constructor yucateco, omitiendo el apoyo estatal y federal, el cual fue importante para efectuar la construcción de primera vía en estado de Yucatán.

Sin embargo, el discurso Benito Aznar Pérez, presidente de la diputación del comercio, contrasta con los anteriores oradores al reconocer el aporte local del concesionario José Rendón Peniche, sino también del gobierno local y federal, en la colocación del primer riel, como lo podemos ver en su locución:

La colocacion de los primeros carriles en la vía-férrea que va pronto á estrechar las distancia entre esta Capital y nuestro puerto de Progreso, [...] Quedan, pues realizadas las antiguas y justas aspiraciones de los yucatecos, y abierta a la actividad mercantil una nueva fuente de prosperidad. [...] No concluiré, Señores, sin cumplir con un deber de justicia, señalando á la gratitud pública al Señor Don José Rendon Peniche, que con empeño inquebrantable se ha puesto al frente de la obra del ferrocarril que hoy tiene la gloria de ver iniciada; á todos sus dignos, activos y desinteresados colaboradores en tan laudable empresa, y al Señor Don Juan M. Castro cuyo nombre puede decirse, que está identificado con la fundación del Progreso, base principal de la mejora que hoy celebramos y que tanto debe á la decidida proteccion que le han dispensado el Gobierno Supremo de la Nación y el del Estado, acreedores por esto al profundo reconocimiento del pueblo yucateco. [...] ¹²¹

En este primer evento inaugural de 1875 la mayoría de los discursos están muy ligados al liberalismo clásico destacando la libertad de circulación de las riquezas y el derecho a la propiedad privada cuya finalidad era incrementar el capital a través de la libre circulación de los bienes por medio de la construcción de las vías férreas sin mencionar la participación del estado, por lo tanto, la retórica se refuerza los elementos regionalistas al focalizarse en el reconocimiento de la empresa yucateca.

El segundo evento de inauguración es la conclusión de la vía Mérida a Progreso que se celebró en conjunto con las fiestas nacionales de la independencia de México, el 15 de

¹²¹ Benito, Aznar Pérez, “ALOCUCION que el Presidente de la Diputación de Comercio, D. Benito Aznar Pérez, pronunció a nombre de ésta, en el acto solemne de colocarse los primeros carriles de la vía-férrea”, en *La Revista de Mérida*. Mérida, 4 de abril, 1875, año VI, núm. 25, p. 2

septiembre de 1881, para ello tomaremos el discurso de Roberto Casellas Rivas, el cual fue publicado en varios periódicos locales de Mérida como *La Razón del Pueblo* y *La Revista de Mérida*, y también en el periódico de capital del país *El Siglo XIX*:

[...] Mérida, como corazón en el cuerpo humano, concentra en su seno la sávia que nutre y fecunda a nuestro extenso Estado, y es Progreso la principal de sus arterias. Mérida ha dado vida a Progreso contribuye eficazmente al engrandecimiento de Mérida [...] Celebremos ahora una mejora material, reflexionemos sobre ella. A todos constan las innumerables dificultades con que se ha tropezado la construcción de esta vía a causa de la inexperiencia. [...] La hemos llevado a cabo sin elementos extraños aprobando así que casi marcha en armonía nuestro adelanto intelectual con el material; pues bien, procuremos mantenernos á la misma altura. Muy fuerte ha sido el impulso recibido yá en el camino de las mejoras materiales pero ¡ay! es nulo en el de las intelectuales y morales. ¿Qué será de nuestras líneas ferrocarrileras si no les proporcionamos trabajadores inteligentes para su servicio? Ah! al fin quizá rompiendo nuestras tradiciones de independencia, nos someteremos humildemente al monopolio extranjero. Oh! no, no; para salvarnos trabajaremos en las escuelas, fuentes únicas de verdadero progreso [...] No debemos rechazar el auxilio extranjero, es verdad: no por un exagerado localismo dejemos retardar nuestro adelanto por no quererlo confiar mas que á nuestros aun débiles esfuerzos. No; aceptemos al que viene a trabajar con nosotros, al que viene con sus riquezas é inteligencia á prestarnos su valioso concurso, al que viene en busca de una nueva patria, al que se haya dispuesto a sentir lo que sentimos, a amar como amamos a nuestro suelo, [...] Mas rechazemos toda intervención política o comercial que pretendan nulificarnos. Opongamos nuestros pechos a la conquista, por medio de las bayonetas y ametralladoras; y nuestro adelanto intelectual y moral á la que de una manera embozada se pretenda realizar por medio de rieles y locomotoras. [...] ¹²²

La materialización de la primera vía férrea entre Mérida y puerto Progreso se prolongó por seis años de 1875 a 1881, Roberto Rivas Casellas en su locución expresa lo difícil que fue el proceso de la construcción debido a la falta de experiencia, igualmente enfatiza que se llevó a cabo sin elementos extraños, es decir, se construyó con elementos locales, aunque no señala cuales. Es interesante, porque aparece un componente importante, la educación como una herramienta del progreso intelectual que servirá para preparar a los futuros trabajadores del ferrocarril, con el fin de mantener la independencia operativa y económica de la vía ferroviaria frente al monopolio extranjero. Aunque habla sobre el exagerado localismo que

¹²² Roberto, Casellas Rivas, “H. Ayuntamiento”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 19 de septiembre, 1881, año IV, núm. 112, p. 2

se vive en la región al aclarar que la ayuda extranjera es bienvenida siempre y cuando aporte, respete y ame la patria peninsular como lo hacen los yucatecos, al final es muy contundente, incluso refuerza el discurso regional, al señalar que se debe rechazar toda intervención política y comercial que no respete su autonomía.

En las festividades del 16 de septiembre de 1881 también se realizó la tercera inauguración del tramo Mérida-Acanceh del kilómetro 24 línea que conectaría Mérida-Peto, uno de los oradores del evento fue Juan Miguel Castro quien pronunció:

[...] Nos felicitamos señores, porque el génio del vapor, el génio del siglo, se haya inaugurado entre nosotros, y que desde luego anuncia tomar creces, y extenderse la vía férrea en la Península. [...] será, no hay que dudarlo, una palanca para levantar al país de la postración á la que lo condujeron las divergencias civiles, que ocasionaron la sublevación de la raza indígena. [...] Es constante, es evidente, el impulso del genio plausible de la unión y de la fraternidad de los señores hermanos Canton, Rodulfo, y Olegario, que contando con los recursos acordados se hallan a la vez personificados en la fraternidad y en la asidua dedicación a la realización de tan importante y laboriosa empresa. ¡Ejemplo sublime para los demás hijos de Yucatán! ¡Unión y fraternidad! [...] Brindo señores por la sincera unión de los yucatecos todos; brindo por el génio promovedor del ferrocarril con dirección á Ticul, Tekax y Peto, y porque un día no lejano, se remonte y extienda esta línea más allá contribuyendo á civilizar á aquellos naturales haciéndose útiles para sí, y para nuestro renaciente país. Brindo porque los hijos todos de la Península, disfruten de los cuantiosos bienes que produce bajo la sombra de la paz y de la unión. [...] ¹²³

Durante el proceso de construcción de las vías férreas, la península de Yucatán se encontraba inmersa en la guerra de castas y uno de los objetivos que solicitaban los empresarios era terminar con el conflicto interno por medio de la introducción del ferrocarril al sur del estado, de hecho en el contrato celebrado entre el gobierno del estado y los concesionarios Rodulfo G. y Olegario G. Cantón, que se publicó en *La Razón del Pueblo* el 31 de julio de 1880 establecían ciertas consideraciones, entre ellas:

¹²³ Juan Miguel, Castro, “DISCURSO leído en la villa de Acanceh por el Sr. Juan Miguel Castro, con motivo de la inauguración de la vía férrea de esta Capital á dicha población”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 21 de septiembre, 1881, año IV, núm. 113, pp. 3, 4

Que además de las grandes ventajas ya indicadas que Yucatán reportará con la realización de aquella vía, hay otra de más trascendental importancia y sobre la cual el Estado entero tiene siempre fijadas sus miradas: la conclusión de la guerra de castas que hace más de treinta y dos años asuela nuestro territorio, rémora de todo progreso, amenaza continua de las patrióticas y sufridas poblaciones del Sur, Oriente y Centro de Yucatán, en la cual se ha sacrificado millones de víctimas, han corrido a torrentes la sangre más preciosa del pueblo yucateco, absorbido una enorme suma de pesos de las rentas del Estado, destruido la total fortuna de muchos particulares, y reducido a cenizas muchas poblaciones: y cuya guerra, hija de la barbarie, será más eficiente y eficazmente combatida con los elementos de la civilización y el progreso que llevan consigo las vías férreas, que con la fuerza de las armas que con tantos años ha sido ineficaz para conseguirlo.¹²⁴

Retomando el discurso de Juan Miguel Castro ligado con las consideraciones de los concesionarios, el ferrocarril tenía dos funciones principales; impulsar el desarrollo económico y terminar con la guerra civil focalizada en el sur del estado. En la retórica de Miguel Castro, el ferrocarril no sólo es el elemento civilizatorio para salir del atraso, como lo vimos anteriormente en su discurso de 1875 sino el medio para conseguir la paz, que se traduce en estabilidad política y crecimiento económico, por lo cual, hace un llamado a la unidad de los yucatecos incluida la población maya sublevada para incorporarse al proyecto de modernización.

En ese mismo evento Nicolas Fajardo expresó:

¡Liberarles de corazón! [...] La ley del Progreso es ineludible. No podemos pues, paralizar su compasada marcha, tanto más cuando en tal caso, nuestro punible abandono lo resentiríamos nosotros mismos. Conforme hemos adquirido triunfos en la lucha de ideas, ha ido mejorando notablemente la condición del trabajo y de la industria. [...] En Yucatán, pequeña pero muy querida para nosotros porción del planeta que habitamos, se observa el afán que existe por el adelanto social y material en esta última época. [...] Hoy se ha efectuado la inauguración del Ferrocarril de Mérida a Peto, en su kilómetro XXIV. La villa de Acanche se hace poseedora de un rico porvenir, como consecuencia de los positivos beneficios que le ocasiona la vía férrea mencionada. Sus hijos agradecidos, comprenden perfectamente los benéficos resultados que les proporciona esta mejora y al cerciorarse de que nadie puede disputárselos sienten henchidos sus corazones del legítimo y de justo orgullo, de impecederera y leal gratitud, hacia quienes iniciaron y continuaron la obra, revestidos con la constancia

¹²⁴ *La Razón del Pueblo*. Mérida, 14 de enero, 1880, año III, núm. 6, p. 1

y fe inquebrantable, cualidades anexas a los hombres emprendedores y que auguran para el porvenir de la vía, el éxito mas feliz, [...] ¹²⁵

Nicolas Fajardo por medio de su discurso nos presenta la idea de progreso como una ley económica que permite la prosperidad de la humanidad, cuyos resultados son las mejoras materiales en el trabajo y la industria. El ferrocarril simboliza la idea de progreso que beneficia no sólo a un grupo social sino a toda sociedad yucateca. Al igual que los oradores los anteriores, reconoce la labor de los concesionarios cuya característica ha sido el emprendimiento y asumir el riesgo que implica la construcción de las vías férreas.

En 1897 en la inauguración del tramo de Caucá a Temax de la vía férrea Mérida a Valladolid es significativo el discurso pronunciado por Néstor Rubió Alpuche porque contrasta con la crónica de inauguración que escribió en 1875, manifestando:

[...] ¡Qué agradable es que nos sea lícito vanagloriarnos de poseer una empresa poderosa y próspera, cuyo sistema ha sido no despreciar nunca, sino por el contrario, cuidar siempre de los intereses públicos que han combinado con los privados, buscando una ganancia legítima por medio de la utilidad del pueblo! [...] En la época de nuestras revoluciones políticas y de nuestros frecuentes cambios de gobierno, hubiera sido imposible que se desarrollase un plan tan vasto como el del Gral., don Francisco Cantón [...] Felicitemos también, señores al Primer Magistrado de la República porque bajo su gobierno este Ferrocarril ha adquirido gran parte de los elementos de prosperidad de que ahora disfruta, y démosle gracias por la protección que otorga esta Empresa yucateca destinada a llevar la vida y el movimiento Nacional al Oriente de la Península, y por haberse dignado a apadrinar el acto de esta inauguración designado para representarlo al Sr. Gral. don Lorenzo García, Jefe de esta zona, quien por su prudencia y honorabilidad, y por el interés con que procura informarse de cuanto se refiere a la conclusión de la guerra de las castas que con mengua del buen nombre de la Nación sufre el Estado hace cincuenta años, se ha captado la consideración de los yucatecos. [...] Mezclemos nuestro júbilo al que reboza en los habitantes de esta comarca, que ve entrar por primera vez a esos inseparables hermanos que se llaman el Vapor y la Electricidad, hijos gemelos

¹²⁵ Nicolás, Fajardo, “DISCURSO pronunciado en la villa de Acanceh por el Sr. Nicolás Fajardo, con motivo de la festividad nacional del 16 del corriente”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 23 de septiembre, 1881, año IV, núm. p. 3

del Progreso, que sólo visitan a los pueblos prósperos. ¡El día feliz para Temax, ha brillado hoy temaxeños! ¡Adiós! ¡adiós... es el ferrocarril que pasa por Valladolid.¹²⁶

Podemos observar cómo en 1875 Néstor Rubio Alpuche señaló de manera orgullosa cómo los trabajos del ferrocarril fueron realizados por empresa yucateca sin la participación de ninguna autoridad local ni federal, sin embargo, para el año de 1897 en su locución incorpora al gobierno estatal y federal, agradeciendo la protección recibida para los trabajos de construcción en el tramo Temax rumbo a Valladolid sin dejar de reconocer en primer plano los esfuerzos de la empresa yucateca. Además, refleja la constante preocupación por la conclusión de la guerra de castas al grado que el general jefe de zona Lorenzo García quien apadrinó el acto de inauguración, cuando usualmente son los empresarios o hacendados quienes lo realizan.

En 1897 se celebró la inauguración de la línea entre Mérida y Campeche, uno de los oradores del evento fue Olegario Molina Solís, quien como lo vimos en el apartado anterior, se disputaba el control de la producción henequenera y posteriormente de los ferrocarriles, señaló:

[...] Mérida y Campeche, pueblos queridos entre los cuales el corazón comparte sus más hermosas aspiraciones, [...] diéronse las manos noblemente; y enlazados en fraternal unión, consagraron su actividad é inteligencia á las pacíficas conquistas de la civilización y del progreso. Y de esa unión surgió el Ferrocarril Peninsular: y de hoy más, Mérida y Campeche, unidos con indisolubles lazos, sólo serán émulos en las luchas del trabajo para el engrandecimiento de la patria común.[...] Cuando en el año de 1856 se proyectó la construcción del primer ferrocarril de Progreso, preguntábase las gentes, qué objetos y qué mercancías darían vida y actividad al ferrocarril proyectado. [...] Ese primer ferrocarril llegó á ser un hecho, gracias á la perseverancia del concesionario, precisamente cuando el tiempo y la oportunidad eran menos propicios, y cuando nuestro país, presa aún de las luchas fratricidas, no ofrecía las facilidades financieras que hoy permiten llevar á término hasta las empresas que parecían menos viables. [...] Casi paralelamente á ese ferrocarril, construyóse otro en concurrencia con el primero; y ambas empresas hacen actualmente un servicio activo entre Mérida y Progreso, llevando á las poblaciones de su itinerario, la vida y la riqueza, [...] Allí donde una estación ferroviaria se ha erigido, allí se ven semblantes risueños, anunciadores de la confianza y del bienestar; allí donde se ha escuchado el silbato de la locomotora, allí se observa el movimiento

¹²⁶ Néstor, Alpuche Rubio, “Discurso del Señor Lic. Don Néstor Rubio Alpuche”, en Irabien Rosado, Manuel, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Mérida Yucatán, Talleres gráficos Basso, 1929, p. 39

de las transacciones mercantiles, se estrechan las relaciones entre el centro y los extremos, y se van preparando los elementos de nuestro perfeccionamiento moral, intelectual y social. Desde luego surge, ante nosotros, la prominente figura del Primer Magistrado de la Nación. Fundador de la paz y de la tranquilidad pública, débese á él, antes que á nadie, la transformación económica de nuestra patria. [...] el ilustre General D. Porfirio Díaz: ella á acudido solicita para alentar, fomentar y desarrollar las energías del país y dirigirlas al cauce vigorizador del trabajo honrado. Y no son los Estados de Campeche y Yucatán los que menos han sido favorecidos en este movimiento de evolución transformista: los faros de nuestros puertos; los muelles; los nuevos establecimientos industriales; los ferrocarriles construídos (sic.) y en construcción; las últimas concesiones de los Ferrocarriles Sud-orientales, llamados á ejercer una saludable influencia en la terminación de la guerra social y en la repoblación de aquellas reglones, todo nos demuestra la atención con que nuestro Primer Magistrado se interesa por el porvenir de nuestra Península. [...] ¹²⁷

Lo interesante del discurso de Olegario Molina es que hace un recuento histórico de la construcción de las vías de la península desde 1856 hasta 1898 partiendo de lo particular a lo general. En la primera parte, enfatiza en la colaboración de los concesionarios destacando: los esfuerzos, los resultados y su administración de las principales líneas férreas. En la segunda parte, realiza una justificación del proyecto ferrocarrilero a través de la idea de progreso que representa una ley económica que permite el avance de la sociedad, así como el perfeccionamiento moral, intelectual y social de la población, formando parte del proyecto de modernización encabezado por el presidente Porfirio Díaz, en los discursos analizados es la primera vez que mencionan su nombre en una locución oficial, evidentemente existe un reconocimiento al ejecutivo federal ya que, en este contexto se encuentra protegiendo los intereses de los concesionarios encargados de las obras férreas.

Por último, tenemos el discurso que presentó Luis F. Urcelay en la inauguración de la vía Mérida-Peto en 1900:

[...] Un sello distintivo de nuestra línea, es que los otros ferrocarriles del Estado han sido construidos y continúan por el esfuerzo de unos cuantos hijos del país, largamente dotados por la naturaleza con energías de contracción y de carácter; al paso que la Compañía de los Sud-Orientales, es una Empresa popular, pues entre los laboriosos habitantes del Estado, muchos, aún de las clases poco

¹²⁷ Olegario, Molina Solís, “Discurso del Sr. Lic. D. Olegario Molina Solís, en la Inauguración del Ferrocarril Peninsular, verificada el 28 de Julio de 1898”, en Molina, Olegario, et. al., *Colección de Discursos*, Mérida, Yucatán, Imprenta de la Lotería del Estado, 1907, pp. 1-19

acomodadas, suscribieron la mayor parte del capital [...] La compañía se propone llevar en las refulgentes cintas de acero, el canon de la civilización a lo más remotos lugares de la costa oriental y de la frontera con Belize; colaborar con el supremo Gobierno para hacer eficaz y duradera la obra de pacificación, dando a los mayas que se sometan un trabajo bien remunerado, por el cual tomen parte en el progreso del país y así comprenda que caben ampliamente en el regazo material de la patria, y que para ellos las armas de nuestros valerosos militares, armas son de custodia y no armas fratricidas; procurar por la colonización y el aumento de los habitantes de la República [...] Estamos en muy buenas condiciones tenemos de recursos extraordinarios. La Compañía de los Ferrocarriles Sud-Orientales es una Empresa del pueblo yucateco, que ha dado siempre muestras del vigor, de laboriosidad y perseverancia. [...] Hagámonos todos soldados del progreso, arriba nuestras banderas y montemos la guardia a las puertas del ideal! [...] ¹²⁸

En el discurso de Luis F. Urcelay menciona tres factores importantes, el primero: la distribución más equitativa de la riqueza que conlleva la implantación de los ferrocarriles, en las locuciones anteriores se habla de la riqueza en general como producto de la construcción pero no se especifica sobre su repartición para la mayoría de la población, el segundo factor es composición de la compañía de los Sud-Orientales como una empresa popular, una empresa del pueblo yucateco que cuenta con el apoyo del gobierno a diferencia de las otras líneas dirigidas por la empresa privada y por último, el tercer factor, es la concepción de progreso visto como un proyecto civilizatorio que se materializa con la realización de las obras ferroviarias, elemento fundamental para lograr la pacificación y la incorporación de los mayas insurrectos al proyecto nacional.

De los nueve discursos analizados y una crónica editorial, podemos observar como el pensamiento económico de la élite yucateca se modifica gradualmente dependiendo de los intereses económicos y el contexto histórico tanto a nivel regional como nacional. De 1875 a 1881 la mayoría de las locuciones apelan a un liberalismo económico que defiende a la empresa privada y al concesionario, frente a las instituciones federales y estatales, a través de la retórica se refuerza el proteccionismo regional, es decir, es un liberalismo económico sin la intervención del estado, de 1898 a 1900 debido a la crisis social en relación al conflicto entre la población indígena y la elite peninsular, aunado al fortalecimiento de las relaciones

¹²⁸ Luis F., Urcelay, “Discurso del Dr. Don Luis F. Urcelay” en Irabien Rosado, Manuel, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Mérida Yucatán, Talleres gráficos Basso, 1929, p. 22

comerciales y políticas de Porfirio Díaz con la élite local, los discursos continúan defendiendo y reconociendo los esfuerzos de la empresa yucateca y concesionario, pero ahora con la protección del gobierno estatal y federal, en otras palabras, es un liberalismo económico con proteccionismo de estado. Podemos observar de la élite económica resulta ser pragmática ante los cambios políticos, económicos y sociales.

Para varios investigadores, entre ellos Allen Wells, las declaraciones de Manuel Dondé de 1875 que Néstor Rubio Alpuche reproduce en la crónica de *La Revista de Mérida*, resultaron ser una muestra de lo que sería el sistema ferroviario peninsular: Yucatán was one of the few regions in Latin America, and the only state in Mexico, where an entire railway system—over a thousand kilometers of track—was envisioned, constructed, managed, and, in large measure, financed by local capitalists and workers.”¹²⁹ [Yucatán fue una de las pocas regiones de América Latina, y el único estado de México, donde todo el sistema ferroviario—más de mil kilómetros de vías— fue concebido, construido, administrado y, en gran medida, financiado por capitalistas y trabajadores locales], sin embargo, como lo hemos visto, esta visión está presente en la mayoría de las locuciones expuestas en esta investigación.

Pero es necesario aclarar, si bien la elite local a través de los discursos refleja el orgullo peninsular, el control de los ferrocarriles lo ejerció la Harvester Company a través de sus intermediarios, ya que manejaban tanto la producción, como la distribución del henequén, así como la mayoría del capital de inversión derivó de bancos ingleses, además la infraestructura se importó del extranjero: rieles, los carros de pasajeros, motores. Incluso, varios autores comentan que los puestos de dirección media y alta en las empresas ferroviarias en la región fueron ocupados por extranjeros. Sin embargo, en los discursos no se alude a la colaboración de la Harvester Company, ni de los bancos extranjeros para la construcción de las vías férreas en Yucatán, por lo cual, se refuerza el regionalismo peninsular enfocándose en el empresario-concesionario como el pilar del sistema ferroviario.

¹²⁹ A. Wells, *op. cit.*, p. 161

En lo que respecta de la retórica regionalista es reflejo de la ideología peninsular. Como señala Arturo Taracena,¹³⁰ este discurso regionalista es una construcción histórica, se inserta en el contexto de la consolidación del estado-nación y los esfuerzos por parte del gobierno federal que necesitaba construir una identidad nacionalista, sin embargo, las periferias mostraron resistencia. Desde la época colonial, Yucatán se situó en la periferia, respecto al centro administrativo del poder, ubicado en la Ciudad de México, dando paso a la formación de la élite regional, conformada por hacendados y comerciantes, que desde la época colonial buscaban proteger sus intereses políticos y económicos. Para alcanzar tal objetivo político, los líderes yucatecos consideraban imprescindible por lo menos mantener la autonomía adquirida con la Independencia, sino ampliarla más. La ideología¹³¹ fue pieza clave y dio sustento a esta conciencia regionalista.

La conciencia regionalista en el siglo XIX siguiendo a Taracena, fue promovida por los miembros de la oligarquía regional, a través de distintas fuentes de información: como los periódicos, los discursos, los folletos, etc., así como por las instituciones públicas y privadas: las escuelas, las iglesias, los centros de trabajo, permeando a toda la sociedad yucateca. Tenía como objetivo crear una conciencia colectiva por medio de la reinención histórica de Yucatán.

La conciencia regionalista emergía luego de un largo período en el que se fueron acumulando los elementos económicos, culturales y políticos que la sustentaban. [...] Ésa es la explicación histórica de la actual doble conciencia de poder ser al mismo tiempo “yucateco” y “mexicano”. Una dicotomía identitaria peninsular, en que la primera es más antigua que la segunda, aunque políticamente ésta resultara más moderna que aquélla. En sí, ambas terminaron por converger en la construcción decimonónica —no exenta de contradicciones y violencia— del Estado nacional mexicano.¹³²

Podemos determinar que la construcción del regionalismo peninsular fue un elemento cohesionador que permeó a las distintas clases sociales, en el plano de las ideas, en las

¹³⁰ Arturo, Taracena Arriola, *De la nostalgia por la memoria a la memoria nostálgica. La prensa literaria y la construcción del regionalismo yucateco en el siglo XIX*, Mérida Yucatán, CEPHIS, UNAM, 2019. El autor, utiliza el concepto de regionalismo entendido como el conjunto de comportamientos culturales y políticos del ser regional, resaltando su dimensión política por la lucha por el poder.

¹³¹ Entendiendo por ideología “como marco de justificación de proyectos políticos concretos que cuestionan o mantienen un orden social establecido” *Ibid.*, p. 15

¹³² *Ibid.* p. 17

costumbres, en la historia, para crear una identidad regional frente al “otro”, el nacionalismo mexicano. El regionalismo yucateco, fue promovido por la clase dominante, sin embargo, las clases sociales menos favorecidas se apropiaron y resignificaron el discurso regional de acuerdo con sus experiencias.

La narrativa de los empresarios en lo que respecta a los ferrocarriles es una mezcla ideológica entre un liberalismo económico que busca garantizar su propiedad privada de los medios de producción y un regionalismo peninsular, que dota de una identidad única, en defensa de su autonomía frente al estado nacional, con el objetivo de acelerar el proceso de formación de capital sin intervención gubernamental, sin embargo, es preciso mencionar que la participación del gobierno federal fue importante al fungir como promotor al otorgar las concesiones y posteriormente como protector de los intereses de la oligarquía regional.

CONCLUSIONES

La construcción del ferrocarril en la península de Yucatán durante el Porfiriato formó parte del proyecto nacional de modernización, cuyo objetivo era lograr un crecimiento económico sustentado en el capital extranjero a través de las exportaciones de materias primas, que buscaba el progreso económico de la nación y, para ello, era necesario la presencia del ferrocarril, ya que la fuerza motriz era precisa para la producción en gran escala. A diferencia de otros países, el gobierno federal no se mantuvo al margen de la participación en la construcción de las vías férreas, por el contrario, participó como promotor, regulador o propietario. La política económica que llevó a cabo operó a través de las concesiones, se establecieron tres modelos de participación, como lo vimos anteriormente.

En Yucatán, se utilizó el sistema de concesiones público-privada, modelo que en sus inicios obtuvo escasos resultados, sin embargo, los empresarios yucatecos recurrieron al capital extranjero; norteamericano e inglés para financiar su proyecto. El papel de la elite económica recayó en ser los organizadores de la inversión ya que, control de los ferrocarriles lo ejerció la Harvester Company por medio de sus intermediarios los empresarios yucatecos,

al igual que la producción, distribución y comercialización del henequén. Se convirtió en la estrategia de penetración económica en Yucatán por parte de la compañía norteamericana.

Sin embargo, el pensamiento económico de la elite regional como pudimos observar por medio de los discursos, aparentemente, la construcción, administración y control de los ferrocarriles quedó en manos yucatecas y limitó la participación del gobierno federal. Aunque esta visión se fue modificando, pasando de un liberalismo económico sin la intervención del Estado a un liberalismo económico con proteccionismo de Estado. Al no contemplar en los discursos el capital extranjero ni a la Harvester Company en el proceso de construcción de las vías en la región se refuerza el regionalismo peninsular enfocándose en el empresario-concesionario como el pilar del sistema ferroviario yucateco. Incluso se va conformando la identidad de esta elite económica como la “casta divina” porque tienen el poder económico, político y social de Yucatán.

Si bien, al inicio de nuestra investigación planteamos el hecho de que la elite económica construyó, administró y controló el sistema ferroviario yucateco limitando la participación del gobierno federal a través de una política económica liberal-regionalista, sin embargo, nuestros resultados se fueron modificando a lo largo del ensayo ya que, gobierno federal estuvo presente como promotor y protector de los asuntos ferrocarrileros en la región, aunado al control que efectuó la compañía norteamericana y el capital inglés en el sistema ferroviario.

Las particularidades del sistema ferroviario radican en la narrativa de los empresarios al conjuntar el liberalismo económico con el regionalismo peninsular. Este pensamiento económico promovido por la elite permeó en las distintas clases sociales, principalmente a las clases altas y medias, las cuales se apropiaron de la narrativa local reforzando la identidad yucateca frente al nacionalismo que pretendía instaurarse como la identidad nacional durante el porfiriato. Sin embargo, los beneficios fueron exclusivo de la elite económica que se enriqueció y protegió sus intereses económicos y políticos.

FUENTES

Fondos documentales

- Biblioteca Yucatanense (BY).
- Fondo reservado - Centro de Apoyo a la Investigación Histórica en Yucatán, Mérida Yucatán (CAIHLI).
- Fondo reservado - Rodolfo Ruz Menéndez del Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales (CEPHCIS).

Fuentes primarias

- Alpuche Rubio, Néstor, “EL PRIMER CARRIL”, *La Revista de Mérida*. Mérida, 4 de abril, 1875, año VI, núm. 25, p. 2
- -----, “Discurso del Señor Lic. Don Néstor Rubio Alpuche”, en Irabien Rosado, Manuel, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Mérida Yucatán, Talleres gráficos Basso, 1929, p. 39
- Aznar Pérez, Benito, “ALOCUCION que el Presidente de la Diputación de Comercio, D. Benito Aznar Pérez, pronunció a nombre de ésta, en el acto solemne de colocarse los primeros carriles de la vía-férrea”, en *La Revista de Mérida*. Mérida, 4 de abril, 1875, año VI, núm. 25, p. 2
- Dondé Cámara, Manuel, “Discurso del Sr. D. Manuel Dondé Cámara, como uno de los padrinos de la colocación de los primeros rieles del ferrocarril de Mérida á Progreso”, en *La Razón del Pueblo*. Mérida, 5 de abril, 1875, año VIII, núm. 61, p. 2.
- Casellas Rivas, Roberto, “H. Ayuntamiento”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 19 de septiembre, 1881, año IV, núm. 112, p. 2
- Castro, Juan Miguel, “Locución pronunciada el día 1º de Abril de 1875, con motivo de haberse fijado solemnemente el primer carril de la vía-férrea de Mérida al Progreso”, en *La Razón del Pueblo*. Mérida, Yucatán, 2 de abril, 1875, año VIII, núm. 60, p. 3

- -----, “DISCURSO leído en la villa de Acanceh por el Sr. Juan Miguel Castro, con motivo de la inauguración de la vía férrea de esta Capital á dicha población”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 21 de septiembre, 1881, año IV, núm. 113, pp. 3, 4
- Fajardo, Nicolás, “DISCURSO pronunciado en la villa de Acanceh por el Sr. Nicolás Fajardo, con motivo de la festividad nacional del 16 del corriente”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 23 de septiembre, 1881, año IV, núm. p. 3
- *La Razón del Pueblo*. Mérida, 14 de enero, 1880, año III, núm. 6, p. 1
- Millet Hübbe, José, “Discurso por D. José Millet Hubble, en representación de la Sociedad de la Union”, *La Razón del Pueblo*. Mérida, 5 de abril, 1875, año VIII, núm. 61, pp. 2, 3.
- Molina Solís, Olegario, “Discurso del Sr. Lic. D. Olegario Molina Solís, en la Inauguración del Ferrocarril Peninsular, verificada el 28 de Julio de 1898”, en Molina, Olegario, et. al., *Colección de Discursos*, Mérida, Yucatán, Imprenta de la lotería del Estado, 1907, pp. 1-19
- Urcelay, Luis F., “Discurso del Dr. Don Luis F. Urcelay” en Irabien Rosado, Manuel, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Mérida Yucatán, Talleres gráficos Basso, 1929, p. 22

Fuentes secundarias

- Anaya Merchant, Luis, “Las finanzas del henequén (1902-1938). Dos modelos de banca y dos oportunidades perdidas”, *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, n. 20, Colombia, Universidad del Norte, 2013.
- Askinazy, Siegfried, *El problema agrario de Yucatán*, 2ª ed., México, Botas, 1936.
- Augeron, Mickaël “Las grandes familias mexicanas a la conquista de las subdelegaciones costeras. El ejemplo del clan Peón en Yucatán (1794-1813)” en Laura Machuca, coord., *Grupos privilegiados en la península de Yucatán, siglos XVIII y XIX*, México, Publicaciones de la Casa Chata-CIESAS, 2014.

- Barceló, Raquel, “Los Ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, en *Mirada Ferroviaria*, n. 15, México, CNPPCFC, septiembre-diciembre, 2011.
- -----, "El ferrocarril y la oligarquía henequenera, Yucatán", en *Historia y Economía*, Año 5, n. 26, julio-agosto, 1981.
- -----, “El desarrollo de la banca y el henequén. Yucatán”, en Ludlow Leonor, y Marichal, Carlos, (eds.), *Banca y poder en México (1800-1925)*, México, Grijalbo, 1895.
- -----, “La oligarquía henequenera. Un estudio de caso: La familia Escalante”, Mérida Yucatán, 1982. Tesis, UADY-FCA.
- -----, “Un proyecto de afrancesamiento: Olegario Molina y la ciudad de Mérida” en Skerrit Javier, *México Francia: Memoria de una sensibilidad común; Siglos XIX-XX*, Tomo III, México, Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 2008, pp. 527-574.
- Calderón, Francisco R., “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, coord., *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, T. I, México, Editorial Hermes, 1955.
- Cámara Zavala, Gonzalo, “Historia de la industria henequenera hasta 1919”, en Carlos Echanove Trujillo y Ernesto Novelo Torres, ed., *Enciclopedia Yucatanense*, Tomo III, Mérida Yucatán, 1946, pp. 681-701
- Canto Sáenz, Rodolfo, “Yucatán. Economía e Industria”, en *Del Henequén a las maquiladoras: la política industrial en Yucatán, 1984-2001*, México, Instituto Nacional de Administración Pública / UADY, 2001.
- Cárdenas, Enrique, “El Porfiriato. Integración del mercado y la expansión económica, 1880-1910”, *El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días*, México, FCE, COLMEX, 2015.
- Carstensen Fred y Roazen, Diane “Mercados extranjeros, iniciativa interna y monocultivo: la experiencia yucateca, 1825-1903" en Riquer, Jorge Silva y López Martínez, Jesús, coords., *Mercado Interno en México. Siglos XVIII y XIX*, México, IM-UNAM-IIH-COLMICH-COLMEX, 1998.

- Casassus Molina, Francisco, “Ensayo biográfico del Lic. Olegario Molina Solís”, *Revista de la Universidad de Yucatán*, vol. 14, Mérida Yucatán, UADY, mayo-junio, 1972.
- Colunga García, Patricia, “Origen, variación y tendencias evolutivas del henequén” en *Boletín de la Sociedad Botánica de México*, n. 62, Mérida Yucatán, CICY, 1998.
- Colunga García, Patricia y Zizumbo Villarreal D., “Diversidad y uso alimenticio del henequén: implicaciones para su proceso evolutivo y perspectivas de aprovechamiento” en *Boletín de la Escuela de Ciencias Antropológicas de la Universidad de Yucatán*, n. 13, Mérida Yucatán, UADY, 1986.
- Coatsworth, John H. *Crecimiento contra desarrollo: el impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato*, México, SEP, 1976.
- Covo, J., “Las ideas económicas” en *Las ideas de la reforma en México (1855 - 1861)*, México, UNAM, 1983, Cap. VII., p. 431
- Charnay, Désidé M., “Ma dernière expédition au Yucatan”, *Viaje a Yucatán a fines de 1886*, trad. de F. Cantón Rosado, Mérida, Imp. de la Revista de Mérida, 1888.
- Ferrer de Mendiola, Gabriel, “Historia de las Comunicaciones”, *Enciclopedia Yucatanense*, t. III., Mérida, Gobierno de Yucatán, 1947.
- Fujigaki Esperanza y Fujigaki, Beatriz “La política económica y su retórica durante la Revolución Mexicana: 1910-1920” en Romero Sotelo, María Eugenia, coord., *Fundamentos de la Política Económica en México 1910-2010*, México, UNAM, 2012.
- González y González, Luis “El liberalismo triunfante”, en *Historia general de México*, México, COLMEX, 2000, 633-705 pp.
- Hale, Charles, “Los mitos políticos de la nación mexicana: el liberalismo y la revolución”, en *Historia Mexicana*, vol. 46, n. 4, México, COLMEX, abril-junio, 1997, p. 822
- Hobsbawm, Eric J., *Industria e imperio: Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*, Barcelona, Ariel, 1997.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *Estadísticas históricas de México*, Tomo II, 1994.

- Irabien Rosado, Manuel *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Mérida Yucatán, Talleres gráficos Basso, 1929.
- Joseph, Gilbert, et. al., *Yucatán y la International Harvester*, Mérida Yucatán, Maldonado Editores, 1986.
- Joseph, Gilbert, Wells, Allen *Verano del descontento, épocas de trastorno: élites políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*, Mérida, Yucatán, UADY, 2011.
- Knapp, Frank A., *Sebastián Lerdo de Tejada*, 2a ed., México, Universidad Veracruzana- INEHRM-SEP, 2011.
- Kuntz Ficker, Sandra, “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, en *Historia Mexicana*, vol. 45, n.1, México, COLMEX, julio-septiembre, 1995.
- -----, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, México, COLMEX, 2015.
- Kuntz Sandra, y Riguzzi, Paolo, coords., *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense-UAM-FNM, 1996.
- Kuntz, Sandra y Speckman, Elisa, “El Porfiriato”, en *Nueva Historia General de México*, México, COLMEX, 2010.
- Leal, Felipe, “El Estado y el bloque en el poder en México: 1867-1914”, en *Historia Mexicana*, vol. 23, n.4, México, COLMEX abril-junio de 1974.
- Limantour, José Yves *Apuntes sobre mi vida pública, (1892-1911)*, México, Ed. Porrúa, S.A., 1965.
- Machuca, Laura, coord., *Grupos privilegiados en la península de Yucatán, siglos XVIII y XIX*, México, Publicaciones de la Casa Chata-CIESAS, 2014.
- Montalvo Ortega, Enrique, “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, núm. 91, México, UNAM, enero-marzo, 1978.
- Mortiner J., Adler y Doren, Charles van, *Como leer un libro. Una guía clásica para mejorar la lectura*, Plaza y Janés, México, 2000.

- Oñate V., Abdiel, “Las concesiones de los gobiernos mexicanos en materia de ferrocarriles entre 1848 y 1876: Un examen de política económica.” en *Investigación Económica*, vol. 39, n. 153, México, Facultad de Economía / UNAM, 1980.
- Ortiz Hernán, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. Tomo I La luz de la locomotora, 2da ed., México, STCP, 1974, 277 pp.
- Ortiz Yam, Inés y Quezada, Sergio, “Las haciendas henequeneras en Yucatán, siglo XIX” en *Historia General de Yucatán*, Mérida, Yucatán, UADY.
- Perus, Françoise "El desarrollo del capitalismo en América Latina, 1886-1910", *Literatura y Sociedad en América Latina, El Modernismo*, México, IIS / UNAM, 1975, cap. 3
- Ramírez Castillo, Luis, *Elites empresariales. Parentesco, Coaliciones y Empresarios en México: el caso de Yucatán*. México, 1991, Tesis, COLMEX.
- Ramírez González, Karen, “La educación positivista en México: la disputa por la construcción de la nación” en *Voces y Silencios: Revista Latinoamericana de Educación*, vol. 8, n. 2, Colombia, Facultad de Educación, mayo 2018.
- Rangel Vargas, Juana M., *Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907*, México, 2018, Tesis, UNAM, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española* [en línea], 23ª ed., Madrid, 2022. <https://dle.rae.es/concesi%C3%B3n>. [Consulta: 1 de febrero 2023].
- Roazen Parrillo, Diane “Las élites de México durante el siglo diez y nueve en una economía regional: el ascenso de la familia Olegario Molina Solís de Yucatán hasta 1902” en Othón Baños Ramírez (ed.), *Sociedad, estructura agraria y estado en Yucatán*, Mérida Yucatán, UADY, 1990.
- Romero Sotelo, María Eugenia, coord., *Fundamentos de la Política Económica en México 1910-2010*, México, UNAM, 2012.
- -----, coord., *Una historia de la idea de nacionalismo en México: actores e instituciones*, México, UNAM-Facultad de economía, 2020.

- -----, "Proyectos heredados y nuevos retos. El ministro José Yves Limantour (1893-1911)", en Leonor, Ludlow, coord., *Los secretarios de Hacienda y sus proyectos (1821-1933)*, Tomo II, México, UNAM-IIH, 2002, p. 175-176.
- Savarino Francisco y Pérez, Marisa *El cultivo de las élites: grupos económicos y políticos en Yucatán en los siglos XIX y XX*, México, CONACULTA, 2001.
- Silva Herzog, Jesús, *Historia del pensamiento económico y social*, México, FCE, 1981.
- Suárez Molina, Víctor, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, Tomo II México, UADY 1977.
- Taracena Arriola, Arturo, *De la nostalgia por la memoria a la memoria nostálgica. La prensa literaria y la construcción del regionalismo yucateco en el siglo XIX*, Mérida Yucatán, CEPHIS-UNAM, 2019.
- Thomson, John M., *Teoría Económica de los Transportes*, Madrid, Alianza, 1976.
- Valencia, Arturo, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles de México, 1919-1949*, México, COLMEX-CNPPCF, 2017.
- ----- "Liberalismo económico y política ferrocarrilera durante el Porfiriato, 1880-1907" en M. E., Romero Sotelo, coord., *Una historia de la idea de nacionalismo en México: actores e instituciones*, México, Facultad de Economía-UNAM, 2020.
- Vidal Rivero, Miguel, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, Mérida, Editorial Zamná, 1975.
- Voigt, Fritz, *Economía de los Sistemas de Transporte*, México, FCE, 1964.
- Wan Moguel, Ricardo Manuel, "Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)", *Glifos*, año 7, n. 26, México, INAH, diciembre 2020.
- Wells, Allen, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", *The Hispanic American Historical Review*, vol. 72, n. 2, Estados Unidos, Duke University Press, May, 1992.
- Zamora, Francisco, "Monopolio y Monopsonio." *El Trimestre Económico* [en línea], 20, n. 77(1), México, FCE, 1953. <<http://www.jstor.org/stable/20855327>> [Consulta: 4 abril de 2023.]