

Entre rieles llegó la modernidad: el ferrocarril en Yucatán durante el Porfiriato (1876-1911)

Modernity Came Along the Rails: Railroad in Yucatán during the Porfiriato (1876-1911)

Violeta García Tinajeroⁱ

Resumen: Este artículo estudia la política económica que se implementó en la construcción del ferrocarril yucateco durante el Porfiriato (1876-1910), a partir del análisis de los discursos de la élite económica y política inmersa en el proceso de construcción y administración de las vías férreas en Yucatán. Se inserta en un contexto internacional donde México se incorpora al mercado mundial como una economía primario-exportadora de acuerdo con los requerimientos de Estados Unidos e Inglaterra. En lo que respecta a Yucatán, fue el principal productor de henequén a nivel global, principalmente para el mercado norteamericano. Ante la creciente demanda internacional del henequén era necesaria una red ferroviaria que conectara las haciendas con el puerto de exportación, por esta razón, la élite local, dueña de las haciendas henequeneras, llevó a cabo la construcción de los ferrocarriles con el apoyo del capital extranjero.

Palabras clave: Política económica; Regionalismo; Transporte ferroviario.

Abstract: This article studies the economic policy implemented in the construction of the Yucatecan railway during the Porfiriato (1876-1910), based on the analysis of the discourses of the economic and political élite immersed in the process of construction and administration of the railways in Yucatan. It is inserted in an international context where Mexico is incorporated into the world market as a primary-exporting economy in accordance with the requirements of the United States and England. Yucatán was the main producer of henequen global level, mainly for the North American market. Due to the growing international demand for henequen, a railway connecting the haciendas with the port of exportation was necessary, for this reason the local élite, owners of the henequen haciendas, built the railroads with the support of foreign capital.

Keywords: Economic policy; Regionalism; Railway transport.

Recibido: 15 de marzo de 2024

Aceptado: 8 de mayo de 2024

ⁱ Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Colegio de Historia. ORCID: 0000-0003-3730-1299. violeta.garciatinajero@gmail.com

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?

El objetivo de este artículo es estudiar el papel de la élite económica local en la construcción de 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” (Silva Herzog, 1981, p. 7). En este sentido, analizaremos cómo se articulan las ideas económicas con los procesos históricos.

Es por ello, que pretendo acercarme al estudio del ferrocarril en Yucatán desde este enfoque para determinar cómo fue la política económica en relación con la construcción del ferrocarril, estudiando a la élite económica a través la retórica. El trabajo de investigación consistió en la consulta 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*. seleccionando las locuciones más representativas entre los años 1875 a 1910. De esta manera, pretendemos contribuir al estudio regional de los ferrocarriles en Yucatán. El artículo está dividido en dos apartados, en el primero analizamos la política ferrocarrilera nacional que implementó la administración de Porfirio Díaz, y en el segundo, abordamos los ferrocarriles en Yucatán, a la élite empresarial y su pensamiento económico a través de los discursos.

Política ferrocarrilera: sistema de concesiones durante el Porfiriato

La década de 1830 puede ser considerada 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, 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 el crecimiento económico moderno. En lo que respecta a México, el incremento de la construcción de las vías ferroviarias coincidió con el período de Porfirio Díaz (1876-1911). El gobierno porfirista se consolidó en el poder por más de treinta años. El elemento fundamental, que le permitió llevar a cabo su política económica, fue el auge de las exportaciones. México se incorporó al mercado mundial, al igual que el resto de América Latina, como una economía primario-exportadora, proveedora de materias primas y productos agropecuarios, en relación con la división internacional del trabajo bajo el control principalmente de Estados Unidos e Inglaterra.

Por lo cual era necesario un sistema de transporte moderno y de bajo costo. 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” (Kuntz Ficker, 2015, p. 63). El medio que implementó el gobierno federal para llevar a cabo la construcción de los ferrocarriles fueron las concesiones.

Podemos establecer cuatro etapas en la construcción del ferrocarril en México: la primera durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada (1872-1876). 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 ferroviario y contó con el apoyo del Congreso Mexicano. La segunda etapa corresponde a la administración de Porfirio Díaz, siendo ministro de Fomento Vicente Riva Palacio, quien criticó la actuación de Lerdo de Tejada y propuso tres modelos de partición pública: 1) administración directa del gobierno federal, 2) permitir a los estados de la federación otorgar concesiones a empresas privadas locales para su construcción, 3) intensificar el otorgamiento de concesiones a empresas privadas.¹ 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 (1880-1884) y Porfirio Díaz (1884 a 1911), el ministro de Fomento, nuevamente Riva Palacio, optó por promover las concesiones a “empresas particulares, nacionales o extranjeras” (Calderón, 1955, p. 502), dando paso a la inversión extranjera, aunque fue cuestionado por la oposición debido a los peligros que representaba el capital norteamericano en el país.² El gobierno federal mantuvo su postura: la inversión extranjera permitiría la modernización de la economía mexicana.

Arturo Valencia (2020) y Sandra Kuntz Ficker (2015), coinciden en que 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, y para la década de 1880 había llegado a la frontera norte del territorio mexicano. De esta manera, el gobierno federal otorgó tres de las principales concesiones a empresas extranjeras, que contaban con los recursos económicos para llevar a cabo la construcción de las líneas férreas.³ Como resultado, se conectaron las principales zonas de producción con los grandes mercados, principalmente el norteamericano, con el objetivo del transporte de productos de exportación.

¹ Calderón (1955) y Valencia (2020) analizan a detalle este tipo de concesiones y el desarrollo en cada Estado.

² Calderón (1955) 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.

³ Valencia (2020) explica las tres concesiones que se establecieron: 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 ligada a William J. Palmer y James Sullivan, después a los británicos Eckstein Norton, y finalmente en 1901, la concesión pasó a los norteamericanos Speyer & Company de Nueva York, que había entrado en operación en 1888.

Por último, la cuarta etapa se caracterizó por la consolidación en materia de legislación ferrocarrilera a cargo de la recién creada Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) en 1891. 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. 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.

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” (Barceló, 2011, p. 6). Sin embargo, 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 su transporte a los puntos de carga con el ferrocarril y, por último, las líneas ferroviarias fueron construidas, controladas y administradas por la élite político-económica, pero de manera indirecta.

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).⁴ A finales del siglo XIX, 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, que “no era un artículo de lujo sino un artículo de primera necesidad para Estados Unidos” (Joseph et al., 1986, p. 26). “Con el hilo extraído del agave, conocido como binder twine (hilo de engavillar) se ataban las cosechas de trigo” (Montalvo Ortega, 1978, p. 141). 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” (Colunga, 1988, p. 110). El auge del henequén “no sólo llevó a una situación del monocultivo, sino que hizo que la vida del estado girara en torno a las vicisitudes de la planta” (Kuntz Ficker, 2010, p. 242).

Algunas de las condiciones materiales que permitieron la expansión económica y la conformación de la industria henequenera fueron:

- la demanda del mercado internacional;
- el cultivo extensivo del agave: si para 1869 se extendía a 6.000 hectáreas, en 1883 alcanzaba casi 42.000 hectáreas y en 1910 alcanzó las 200.000 hectáreas (Suárez Molina, 1977);
- el aumento de la mano de obra indígena;

⁴ El henequén es una especie del género *Agave* (*Agave fourcroydes* Lem., Agavaceae), planta cultivada por los mayas desde la época prehispánica (Colunga, 1998). 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; a finales del siglo XIX inició su producción a gran escala.

- la invención de la máquina engavilladora,⁵ y el perfeccionamiento de la máquina desfibradora,⁶ ambas “aumentaron la productividad del trabajo y redujeron sustancialmente el costo de producción de la fibra, lo que mejoró su competitividad” (Kuntz Ficker, 2010, p. 249);
- la construcción del sistema ferroviario;
- la introducción de las “vías de Decauville” en las haciendas;
- y el establecimiento del sistema bancario con el Banco Mercantil Yucateco y el Banco Yucateco.⁷

Las exportaciones de henequén empezaron aumentar a finales de 1870, pero el auge exportador se dio en la década siguiente.⁸ En 1880 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” (Kuntz Ficker, 2010, p. 241). De acuerdo con Askinazy (1936, pp. 100-101), “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”. De igual manera se vieron beneficiados el gobierno estatal y el federal:

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 aquellos, gracias a la imposición de una contribución extraordinaria, contribuyeron con 55% de todas las rentas del estado. (Kuntz Ficker, 2010, pp. 272)

Esa fue una de las razones por las que los gobiernos federal y estatal apoyaron a la élite empresarial local. 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, fabricantes norteamericanos como “Thebaud Brothers y la National

⁵ Joseph et. al. (1986) indican que, con la invención de un aparato mecánico para anudar en 1878, usado en la engavilladora McCormick, 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 cumplir con la demanda del mercado.

⁶ Las innovaciones tecnológicas para raspar las hojas de henequén y obtener la fibra fueron hechas por yucatecos (Suárez Molina, 1977). En 1900 se introdujo la “Vencedora”, una máquina desfibradora automática que raspaba 20.000 hojas por hora.

⁷ En 1890 se fundó el Banco Mercantil Yucateco dirigido por 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 recibieron inversiones extranjeras, especialmente del banco francés Crédit Lyonnais. Pero la crisis financiera de 1907 repercutió en los precios del henequén llevándolos a la quiebra, que se vieron forzados a recurrir al Banco Nacional de México para su rescate. En consecuencia, se fusionaron formando el Banco Peninsular Mexicano que encabezó Molina desplazando a Escalante, debido a sus relaciones políticas con Porfirio Díaz (Joseph y Wells, 2011).

⁸ En *La Revista de Mérida* del 24 de enero de 1872 se menciona que la causa que limitaba las exportaciones del henequén era “el malísimo sistema de llevarlo a mercado amarrado en cadejos”. Es decir, debido al mal empaquetado del agave, no podía alcanzar o equiparar los precios que ofrecía la competencia de Manila y Nueva Zelanda en el mercado norteamericano. Suárez Molina (1977) comenta que las casas exportadoras instalaron prensas para empacar el henequén hacia 1880 y su uso se extendió a las haciendas productoras, hasta que casi todas contaron con su propia prensa, además de las que había en la localidad de Progreso para servir a pequeños productores.

Cordage Company, compraban la fibra de henequén a las grandes casas exportadoras yucatecas como la Eusebio Escalante, Manuel Dondé y Arturo Pierce, entre otras, acaparando el mercado local” (Joseph et al., 1986, p. 24).⁹ De acuerdo con Anaya Merchant (2013, p. 54), 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”.¹⁰ Posteriormente, en 1897 Olegario Molina, 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” (Barceló, 2011, p. 14).¹¹ 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” (Barceló, 2011, p. 15), provocando cambios en el control del mercado local e internacional.

En 1902 se consolidó el trust centrado en la International Harvester Company (IHC).¹² 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 (Kuntz Ficker, 2010). “Los agentes escogidos por la Harvester en Mérida fueron Olegario Molina y Compañía, [que] representaban, aún antes de su colaboración con la IHC, una fuerza económica y política en asuntos regionales bastante más poderosa que cualquiera de sus antecesores del siglo diecinueve” (Joseph et al., 1986, p. 25). Ese mismo año se dio el acuerdo entre Olegario Molina-McCormick, conocido como el “famoso contrato secreto de 1902”.¹³ Se acordó deprimir el precio de la fibra y pagar el precio fijado por la International

⁹ Eusebio Escalante Bates (1843-1920) nació en Yucatán, hijo de Eusebio Escalante Castillo, empresario henequenero que estableció la primera y principal casa exportadora de henequén. La familia Escalante estuvo relacionada con la construcción de los ferrocarriles (Barceló, 1982). Manuel Dondé Cámara (1821-1900), nació en Mérida Yucatán, fue un empresario dedicado a la exportación e importación. 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 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 (Suárez Molina, 1977).

¹⁰ Según el mismo autor, se trataba de una “segunda intermediación”, ya que las casas comerciales se beneficiaban al tener acceso a capital más barato y ganancias de las comisiones.

¹¹ 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 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” (Ramírez Castillo, 1991, p. 74). La familia Molina no formó parte de las familias latifundistas de 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. Su fortuna se incrementó, sobre todo, durante el porfiriato: “la clave de los éxitos de Molina dentro de la economía regional fue el continuo crecimiento de su casa exportadora” (Wells, 1980, p. 20).

¹² La International Harvester surgió cuando se fusionaron cinco compañías productoras de segadoras norteamericanas: McCormick, Deering Harvester Co., Plano manufacturing, Wardner, Bushnell and Glessner Company y, Milwaukee Harvester (Joseph et al., 1986).

¹³ El acuerdo se firmó en La Habana (Cuba), pero lo divulgó la *Revista de Yucatán* recién el 27 de noviembre de 1921. De acuerdo con Joseph et al. (1986, pp. 20-35) “la International Harvester, no quiso establecer un enclave en Yucatán y prefirió controlar el mercado mediante una canalización indirecta de capital

Harvester Company. A su vez, Olegario Molina debía 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 pagaran precios más altos que aquellos dados por Molina Solís” (Joseph et al., 1986, p. 35).

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” (Joseph et al., 1986, pp. 18-19). Durante 1890 y la primera década del siglo XX, la familia de Olegario Molina y su yerno Avelino Montes, controlaban la producción y distribución del henequén, el sistema ferroviario y además tenían su propia casa importadora-exportadora, así como su propia compañía naviera, lo que les permitía enviar directamente la fibra del agave a los compradores estadounidenses sin intermediarios.¹⁴ De esta manera consolidaron su control económico y político en la región, eliminando a la competencia local que representaba la casa Eusebio Escalante e Hijo.

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” (Canto Sáenz, 2001, p. 56). Para la exportación de la fibra se requería de un puerto cercano a la zona henequenera. Por ello, el gobierno federal había decretado en 1871 la construcción de la aduana y el muelle en Progreso (Ferrer de Mendiola, 1947). La construcción de la red ferroviaria en Yucatán fue encaminada por los dueños de la producción henequenera. Su principal interés fue conectar las haciendas con Mérida, centro de concentración, y Progreso, puerto de exportación, 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. Así, los dueños de las haciendas henequeneras llevaron a cabo la construcción de los ferrocarriles con el apoyo de las empresas extranjeras.

Política ferroviaria en Yucatán

Los ferrocarriles de la península de Yucatán no tuvieron un alcance nacional sino regional. El estado porfiriano promovió su establecimiento a través del sistema de concesiones público-privadas, pero no fue un camino lineal: se adaptó a las circunstancias económicas y políticas regionales, donde la oligarquía henequenera subvencionó la construcción de los caminos de hierro. “Yucatán se distinguió por su aptitud para construir ferrocarriles con capitales locales” (Calderón, 1955, p. 499). En 1874 se comenzaron a concretar los proyectos ferroviarios bajo el gobierno liberal de Lerdo de Tejada, quien otorgó la concesión a José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, para la construcción del ferrocarril Mérida-Progreso.¹⁵ En 1880 terminó de construirse gracias al apoyo de subsidios estatales y federales.

por medio de poderosos intermediarios locales, en una estrategia de penetración económica en las sociedades del Tercer mundo que ha llegado a ser casi la norma entre las corporaciones modernas”.

¹⁴ Avelino Montes, emigró de Santander (España) y se estableció en Mérida, donde contrajo nupcias con María, la hija mayor 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 (Barceló, 2018).

¹⁵ José Rendón Peniche, (1829-1887), nació en Mérida. “Sus padres fueron Vicente Rendón Buendía y Benigna Peniche Ruz. Durante la Guerra de Castas se integró al Cuerpo de Caballería Voluntaria [...] Por sus servicios,

Para 1880 se consolidó 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 Campeche. De 1876 a 1901 operaron cinco compañías estatales.¹⁶ En 1902 se fusionaron en 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” (Kuntz Ficker, 2010, p. 255). Se fundó con 23 millones de pesos y “se nombró un consejo de administración compuesto por ocho miembros propietarios, un director y un subdirector” (Wan Moguel, 2020, p. 17). 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: “el tren portátil estableció un enlace físico entre todas las operaciones de la cadena productiva y aportó mayor capacidad de carga en cada viaje” (Rangel Vargas, 2018, p. 154). La longitud total de las vías Decauville en el estado de Yucatán para 1909 era de 1.469 km. El sistema ferroviario peninsular se complementó de los tranvías internos, las líneas telegráficas, telefónicas y la flota comercial propia.¹⁷ Esto convirtió a Yucatán en uno de los estados más ricos de la República durante el Porfiriato.

El ferrocarril aceleró el proceso de centralización política en Yucatán. Las élites regionales en un principio rechazaron la participación federal, sin embargo, pronto vieron los beneficios económicos que podían obtener. Por eso 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 Wells (1992, p. 160 [trad. propia]): “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”.

El pensamiento económico de la élite yucateca: regionalismo peninsular

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

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” (Casares G. Cantón, 2004, p. 306).

¹⁶ De acuerdo con Wan Moguel (2020) operaron la Compañía Peninsular de Ferrocarriles la línea de Mérida a Progreso con ramal a Izamal, 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.

¹⁷ Askinazy (1936), comenta que la oligarquía henequenera conformó una flota mercante propia, compuesta por once barcos que sumaban una capacidad de carga de 15.000 toneladas.

apartado nos enfocaremos en el análisis de discursos para conocer el pensamiento económico de la élite regional.¹⁸

La selección de las locuciones se basa en las más representativas tanto de los eventos de inicio de colocación de la primera vía férrea, como de 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, Néstor Rubio Alpuche, director y propietario del periódico de *La Revista de Mérida*, escribió:

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 a 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, yucatecos todos los trabajadores; gloria a Yucatán”. En efecto da 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. (Rubio Alpuche, 1875, p. 2)

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. Esta locución ha sido la más citada por los investigadores para señalar que la construcción de las líneas de hierro en la península fue realizada por los yucatecos, sin embargo, no fue el único discurso. Este pensamiento estaba presente en la élite regional. Manuel Dondé Cámara, presidente de la diputación del comercio y padrino de evento, expresó:

Así que, la 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 han centuplicado los productos de la industria y redoblando los consumos, le han hecho sentir la necesidad de apelar a los medios empleados por los países civilizados para subvenir a 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 a su cargo una obra que tanta honra y engrandece a nuestro país y cuyos esfuerzos debemos todos secundar con la mejor voluntad. (Dondé Cámara, 1875, p. 2)

Al igual que Rubio Alpuche, Dondé Cámara hizo 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, representaba el medio de producción para alcanzar el progreso económico en términos de aumento del trabajo, de la producción, del consumo, que se traducirá en aumento de la riqueza para el estado de Yucatán, además de ser el elemento civilizatorio empleado por los países

¹⁸ Para el análisis de los discursos de la élite económica y política de Yucatán en primera instancia retomé el trabajo de Irabien Rosado (1929), que reproduce algunas locuciones publicadas en *La Revista de Mérida* entre 1875 y 1906. Sin embargo, haciendo un análisis comparativo con las fuentes primarias se puede detectar la omisión de algunas fechas y nombres importantes en esa compilación.

avanzados. En esta tónica se sumó el discurso de José Millet Hübble, en representación de La Unión, sociedad recreativa cultural:

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 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] a nosotros mismos. Libres, ricos y unidos con los lazos fraternales de la civilización. [...] Antes de concluir felicito a nombre de mis consocios a 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. (Millet Hübble, 1875, pp. 2-3)

Desde el principio, Millet Hübble establece que interpretará los sentimientos liberales, que se traducen en libertad, riqueza y fraternidad. Estas son condiciones para alcanzar el progreso, que 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 podía 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, expresó:

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 que 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 e industria estacionadas y su civilización en atraso. Ese mismo país, esos pueblos, con vías fáciles de comunicación se levanta rápidamente sobre la espuma del engrandecimiento. (Castro, 1875, p. 3)

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 cómo Néstor Rubio Alpuche, Manuel Dondé Cámara, José Millet Hübble y Juan Miguel Castro manifiestan su 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 el estado.

Sin embargo, el discurso de Benito Aznar Pérez, presidente de la diputación del comercio, contrasta con los anteriores oradores al reconocer no solo el aporte local del concesionario José Rendón Peniche, sino también del gobierno local y federal en la colocación del primer riel:

La colocación de los primeros carriles en la vía férrea que va pronto a 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 a la gratitud pública al Señor Don José Rendón Peniche, que con empeño inquebrantable se ha puesto al frente de la obra del ferrocarril que hoy tiene la gloria de ver iniciada; a 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 a la decidida protección que le han dispensado el Gobierno Supremo de la Nación y el del Estado, acreedores por esto al profundo reconocimiento del pueblo yucateco. (Aznar Pérez, 1875, p. 2)

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

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

Mérida, como corazón en el cuerpo humano, concentra en su seno la savia que nutre y fecunda a nuestro extenso Estado, y es Progreso la principal de sus arterias. Mérida ha dado vida a Progreso, que 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 a la misma altura. Muy fuerte ha sido el impulso recibido ya 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 más que a nuestros aun débiles esfuerzos. No; aceptemos al que viene a trabajar con nosotros, al que viene con sus riquezas e inteligencia a 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 rechacemos toda intervención política o comercial que pretenda nulificarnos. Opongamos nuestros pechos a la conquista, por medio de las bayonetas y ametralladoras; y nuestro adelanto intelectual y moral a la que de una manera embozada se pretenda realizar por medio de rieles y locomotoras. (Casellas Rivas, 1881, p. 2)

La materialización de la primera vía férrea entre Mérida y el puerto de Progreso se prolongó por seis años de 1875 a 1881. Rivas Casellas en su locución expresó 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 cuáles. Es interesante, porque aparece otro componente importante: la educación como una herramienta del progreso intelectual que servirá para preparar a los futuros trabajadores del ferrocarril. El fin es mantener la independencia operativa y económica de la vía ferroviaria frente al monopolio extranjero. Aunque habla sobre el exagerado localismo que se vive en la región, aclara que la ayuda extranjera es bienvenida siempre y cuando aporte, respete y ame a la patria peninsular como lo hacen los yucatecos. El 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 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 genio del vapor, el genio 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 a 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 Cantón, 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 genio promovedor del ferrocarril con dirección a Ticul, Tekax y Peto, y porque un día no lejano, se remonte y extienda esta línea más allá contribuyendo a civilizar a 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. (Castro, 1881, pp. 3-4)

Durante el proceso de construcción de las vías férreas, la península de Yucatán se encontraba inmersa en la Guerra de Castas.¹⁹ 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 estatal y los concesionarios Rodulfo G. y Olegario G. Cantón que se publicó en *La Razón del Pueblo* el 31 de julio de 1880, se establecieron ciertas consideraciones:

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. (*La Razón del Pueblo*, 1880, p. 1)

Retomando el discurso de Juan Miguel Castro con las consideraciones de los concesionarios, el ferrocarril tenía entonces dos funciones principales: impulsar el desarrollo económico y terminar con la guerra civil focalizada en el sur del estado. En la retórica de Castro, el ferrocarril no sólo era el elemento civilizatorio para salir del atraso –como lo vimos en su discurso de 1875– sino el medio para conseguir la paz, que se debía traducir en estabilidad política y crecimiento económico. Por esto hizo un llamado a la unidad de los yucatecos, incluida la población maya sublevada, para incorporarse al proyecto de modernización. En ese mismo evento Nicolás Fajardo expresó:

¹⁹ Se conoce como Guerra de Castas (1847-1901) al movimiento social de los pueblos mayas del sur y oriente en Yucatán contra la población de los blancos (criollos y mestizos), establecidos en la parte nor-occidental de la península. Una de las causas que desató el conflicto fue la privatización de las tierras públicas que pertenecían a las comunidades mayas del estado. El gobierno estatal las declaró terrenos baldíos, sin embargo, se beneficiaron de su adjudicación los empresarios, los militares y los curas. Como consecuencia de la guerra civil, la población en Yucatán disminuyó considerablemente; el censo de 1843 registró medio millón de habitantes, pero para 1853 era de 300.000 pobladores (Patch, 1990).

¡Liberales 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. [...] 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 imperecedera y leal gratitud, hacia quienes iniciaron y continuaron la obra, revestidos con la constancia y fe inquebrantable, cualidades anexas a los hombres emprendedores y que auguran para el porvenir de la vía, el éxito más feliz. (Fajardo, 1881, p. 3)

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 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 Caucaá a Temax de la vía férrea Mérida a Valladolid fue significativo el discurso pronunciado por Néstor Rubió Alpuche, porque contrasta con la crónica de inauguración que había escrito en 1875:

¡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 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! (Rubio, 1897, p. 39)

En 1875 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 vimos en el apartado anterior, se disputaba el control de la producción henequenera y posteriormente de los ferrocarriles:

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 a ser un hecho, gracias a 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 a término hasta las empresas que parecían menos viables. [...] Casi paralelamente a ese ferrocarril, construyóse otro en concurrencia con el primero; y ambas empresas hacen actualmente un servicio activo entre Mérida y Progreso, llevando a 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 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 a nadie, la transformación económica de nuestra patria [...] el ilustre General D. Porfirio Díaz: ella á acudido solícita para alentar, fomentar y desarrollar las energías del país y dirigir las 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 a 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. (Molina Solís, 1907, pp. 1-19)

El discurso de Molina presenta 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 enfatizó la colaboración de los concesionarios, destacando los esfuerzos, los resultados y su administración de las principales líneas férreas. En la segunda parte realizó 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 se menciona su nombre en una locución oficial. Evidentemente existe un reconocimiento al ejecutivo federal ya que, en ese contexto, protegía los intereses de los concesionarios encargados de las obras férreas.

A partir de los ocho discursos aquí analizados y una crónica editorial podemos observar cómo el pensamiento económico de la élite yucateca se modificó 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 apelaron a un liberalismo económico que defendía la empresa privada y al concesionario frente a las instituciones federales y estatales. A través de la retórica se reforzó el proteccionismo regional, es decir, era un liberalismo económico sin la intervención del Estado. De 1898 a 1900, debido a la crisis social en relación con el conflicto entre la población indígena y la élite peninsular, aunado al fortalecimiento de las relaciones comerciales y políticas de Porfirio Díaz con la élite local, los discursos continuaron defendiendo y reconociendo los esfuerzos de la empresa yucateca y a los concesionarios locales, pero ahora con la protección del gobierno estatal y federal. En otras palabras, era un liberalismo económico con proteccionismo de Estado. En este sentido, la élite económica resultó ser pragmática ante los cambios políticos, económicos y sociales.

Pero es necesario aclarar, si bien la élite local a través de sus discursos reflejó el orgullo peninsular, el control de los ferrocarriles lo ejerció la International Harvester Company. A través de sus intermediarios manejaban tanto la producción como la distribución del henequén, así como la mayoría del capital de inversión derivó de bancos ingleses, además de

que la infraestructura se importó del extranjero: rieles, carros de pasajeros, motores. Incluso varios autores han señalado 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 aludió a la colaboración de la IHC ni de los bancos extranjeros para la construcción de las vías férreas en Yucatán. El regionalismo peninsular se reforzó enfocándose en el empresario-concesionario como el pilar del sistema ferroviario.

La retórica regionalista era reflejo de la ideología peninsular. Como señala Taracena (2019), este discurso es una construcción histórica que se inserta en el contexto de la consolidación del Estado-nación y de los esfuerzos por parte del gobierno federal que necesitaba construir una identidad nacionalista. Sin embargo, las periferias mostraron resistencia.²⁰ 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 buscaban proteger sus intereses políticos y económicos. Para alcanzar ese objetivo político, los líderes yucatecos consideraban imprescindible no solo mantener la autonomía adquirida con la Independencia, sino ampliarla. La ideología fue pieza clave y dio sustento a esa conciencia regionalista.

La conciencia regionalista yucateca en el siglo XIX, siguiendo a Taracena (2019), 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. 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. [...] Esa 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 esta resultara más moderna que aquella. En sí, ambas terminaron por converger en la construcción decimonónica –no exenta de contradicciones y violencia– del Estado nacional mexicano (Taracena, 2019, p. 17).

La construcción del regionalismo peninsular fue un elemento cohesionador, que permeó a las distintas clases sociales en el plano de las ideas, las costumbres, la historia, para crear una identidad regional frente al “otro”, el nacionalismo mexicano. El regionalismo yucateco fue promovido por la clase dominante. Las clases sociales altas y medias se apropiaron y resignificaron el discurso regional de acuerdo con sus experiencias.

Conclusiones

La construcción del ferrocarril en la península de Yucatán durante el Porfiriato formó parte del proyecto nacional de modernización. 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 pro-

²⁰ Taracena entiende el “regionalismo” como el conjunto de comportamientos culturales y políticos del ser regional, resaltando su dimensión política por la lucha por el poder.

yecto. El papel de la élite económica recayó en ser los organizadores de la inversión ya que el 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. Esa fue la estrategia de penetración económica indirecta por parte de la compañía norteamericana.

Sin embargo, aparentemente en el pensamiento económico de la élite regional –como pudimos observar por medio de los discursos– la construcción, administración y control de los ferrocarriles quedó exclusivamente en manos yucatecas, limitando la participación del gobierno federal. Aunque esta visión luego se fue modificando, pasando de un liberalismo económico sin intervención del Estado a un liberalismo económico con proteccionismo de Estado, aun así, el empresario-concesionario fungió como el pilar del sistema ferroviario yucateco, reforzando el regionalismo peninsular.

Las particularidades del sistema ferroviario que radican en la narrativa de los empresarios en lo que respecta a los ferrocarriles era una mezcla de ideología entre el liberalismo económico, que buscaba garantizar la propiedad privada de los medios de producción, y un regionalismo peninsular, que señalaba la existencia de una identidad única en defensa de su autonomía frente al Estado nacional. Su objetivo era acelerar el proceso de formación de capital sin intervención gubernamental. Sin embargo, es preciso recordar 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.

Referencias

- Anaya Merchant, L. (2013). Las finanzas del henequén (1902-1938). Dos modelos de banca y dos oportunidades perdidas. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, (20), 48-75.
- Askinazy, S. (1936). *El problema agrario de Yucatán*. Botas.
- Aznar Pérez, B. (1875, abril 4). Locución 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. *La Revista de Mérida*, VI(25), 2.
- Barceló, R. (1982). La oligarquía henequenera. Un estudio de caso: La familia Escalante [Tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Yucatán].
- Barceló, R. (2008). Un proyecto de afrancesamiento: Olegario Molina y la ciudad de Mérida en J. Pérez-Siller y D. Skerrit (Dirs.), *México Francia: Memoria de una sensibilidad común; Siglos XIX-XX* (pp. 527-574). Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- Barceló, R. (2011). Los Ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso. *Mirada Ferroviaria*, (16), 5-16.
- Calderón, F. (1955). Los ferrocarriles. En D. Cosío Villegas (coord.) *Historia Moderna de México*. vol. 7-1, *El Porfiriato. La vida económica*. Editorial Hermes.
- Canto Sáenz, R. (2001). Yucatán. Economía e Industria. En *Del Henequén a las maquiladoras: la política industrial en Yucatán, 1984-2001*. INAP/Universidad Autónoma de Yucatán.
- Casares G. Cantón, R. (2004), *Yucatán en el tiempo: enciclopedia alfabética*, vol. 5. Cares.
- Casellas Rivas, R. (1881, septiembre 19). H. Ayuntamiento. *La Razón del Pueblo*, IV(112), 2.
- Castro, J. M. (1875, abril 2). 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, *La Razón del Pueblo*, VIII(60), 3.
- Castro, J. M. (1881, septiembre 21). 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 a dicha población. *La Razón del Pueblo*, IV(113), 3-4.
- Colunga, P. (1998). Origen, variación y tendencias evolutivas del henequén. *Boletín de la Sociedad Botánica de México*, (62), 109-128.
- Dondé Cámara, M. (1875, abril 5). 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. *La Razón del Pueblo*, VIII(61), 2.
- Editorial (1880, enero 14). *La Razón del Pueblo*, III(6), 1.

- Fajardo, N. (1881, septiembre 23). 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*, IV(114), 3.
- Ferrer de Mendiola, G. (1947). Historia de las Comunicaciones. En *Enciclopedia Yucatanense*, pp. 507-626. Gobierno de Yucatán.
- Joseph, G., Wells, A., et al. (1986). *Yucatán y la International Harvester*. Maldonado Editores.
- Joseph, G. y Wells, A. (2011). *Verano del descontento, épocas de trastorno: élites políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*. Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- Irabien Rosado. (1929) *Historia de los ferrocarriles en Yucatán*, Talleres gráficos Basso.
- Kuntz Ficker, S. (2010). El henequén y otras fibras duras. En *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización (1870-1929)*, pp. 236-290. Colegio de México.
- Kuntz Ficker, S. (2015). Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina. Colegio de México.
- Millet Hübble, J. (1875, abril 5). Discurso por D. José Millet Hübble, en representación de la Sociedad de la Unión. *La Razón del Pueblo*, VIII(61), 2-3.
- Molina Solís, O. (1907). Discurso del Sr. Lic. D. Olegario Molina Solís, en la Inauguración del Ferrocarril Peninsular, verificada el 28 de Julio de 1898, en O. Molina Solís et al. *Colección de Discursos*, pp. 1-19. Imprenta de la Lotería del Estado.
- Montalvo Ortega, E. (1978). La hacienda henequenera, la transición al capitalismo y la penetración imperialista en Yucatán: 1850-1914, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 24(91). <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.1978.91.72544>
- Patch, R. W. (1990). Descolonización, el problema agrario y los orígenes de la Guerra de Castas. En Othón Baños Ramírez (Ed.) *Sociedad, estructura agraria y Estado de Yucatán*, pp. 71-74, Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- Ramírez Castillo, L. (1991). Elites empresariales. Parentesco, Coaliciones y Empresarios en México: el caso de Yucatán [Tesis doctoral]. Colegio de México.
- Rangel Vargas, J. M. (2018). Los ferrocarriles Decauville en México: transporte privado para la agroindustria, 1880-1907 [Tesis doctoral]. Universidad Nacional Autónoma de México
- Rubio Alpuche, N. (1875, abril 4). El primer carril. *La Revista de Mérida*, VI(25), 2.
- Rubio Alpuche, N. (1929). Discurso del Señor Lic. Don Néstor Rubio Alpuche, en M. Irabien Rosado, *Historia de los ferrocarriles en Yucatán* (p. 39). Talleres gráficos Basso.
- Silva Herzog, J. (1981). *Historia del pensamiento económico y social*. Fondo de Cultura Económica.
- Suárez Molina, V. (1977). *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*. Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.
- Taracena Arriola, A. (2019). *De la nostalgia por la memoria a la memoria nostálgica. La prensa literaria y la construcción del regionalismo yucateco en el siglo XIX*. Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Autónoma de México.
- Valencia, A. (2020). 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*. Facultad de Economía. Universidad Autónoma de México.
- Wan Moguel, R.M. (2020). *Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)*. Glifos. 7(26), 16-23.
- Wells, A. (1980). Oligarquía familiar en una economía monoprodutora. Actuación de los Molina y Peón en el Yucatán Porfiriano [Ponencia]. Segunda Semana de la Historia, UADY.
- Wells, A. (1992). All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatán. *The Hispanic-American Historical Review*, 70(2), 159-209. <https://doi.org/10.1215/00182168-72.2.159>