

ESTACIONES

Empresas ferroviarias y apropiación del suelo urbano en Mérida, Yucatán: una perspectiva histórica

Railway companies and appropriation of urban land in Mérida, Yucatán: a historical perspective

Leonor Eugenia Reyes Pavón²

Resumen

La introducción del ferrocarril tuvo una importante repercusión en el espacio urbano. Entre 1874 y 1880 se conformaron en Yucatán cuatro empresas ferroviarias que establecieron estaciones terminales en la capital del estado. En este trabajo se estudian los mecanismos empleados por las compañías ferroviarias para obtener los terrenos en los cuales establecieron su infraestructura. Se han detectado dos procedimientos utilizados por dichas empresas, el primero fue la obtención de concesiones por parte de los gobiernos estatal y municipal; y el segundo la compra directa a los propietarios. Estos movimientos permitieron a las empresas hacerse de un espacio que les sirvió de base para que en años posteriores sumaran otras propiedades, acaparando las que se encontraban cerca de sus estaciones.

Palabras clave: historia urbana, infraestructura ferroviaria, ciudad media, espacio urbano, empresas ferroviarias

1 La información contenida en este artículo forma parte de los resultados obtenidos en la tesis de doctorado en Historia, Leonor Eugenia Reyes Pavón, Ferrocarril y ciudad: La transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920), Tesis, COLMICH, 2021.

2 Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Becaria del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, asesorada por el doctor Guillermo Guajardo Soto. Contacto: leonor_e_reyes@yahoo.com.mx

Abstract

The introduction of the railway had a significant impact on urban space. Between 1874 and 1880, four railway companies were formed in Yucatan and they established terminal stations in the state capital. In this article, the mechanisms used by the railway companies to obtain the land on which they established their infrastructure are studied. Two procedures used by these companies have been detected, the first was the obtaining of concessions by the state and municipal governments; and the second was direct purchase from the owners. These movements allowed the companies to get hold of a space that served as a base for them to add other properties in later years, buy up those that were close to their stations.

Keywords: urban history, railway infrastructure, average city, urban space, railway companies.

La introducción del ferrocarril en México inició de forma tímida hacia 1837³ y continuó con algunos tropiezos durante los años posteriores. No fue sino a partir de la década de 1880 que se dio su expansión por el territorio nacional de manera acelerada; este periodo ha sido denominado por Sandra Kuntz como “el gran impulso”.⁴ En Yucatán, por su parte, desde la década de 1850 se comenzaron a proponer proyectos para construir una vía que conectara la ciudad de Mérida con la costa y, a pesar de que algunos fueron aprobados, estos no se llevaron a cabo.

Veinticuatro años más tarde, en 1874, comenzó la construcción de la primera vía en la Península de Yucatán que conectaría Mérida, la capital del estado, con el recién fundado puerto de Progreso. Esta línea fue finalizada en 1880 y pronto el entusiasmo generado por su culminación, el aliciente económico creado por las exportaciones de henequén y transportar dicha fibra de manera rápida y económica a la costa, así como el deseo de poner fin a la Guerra Social Maya, conocida generalmente como Guerra de Castas, ocasionaron la solicitud de otras concesiones. El resultado fue que pronto comenzaron a construirse las vías de Mérida a Peto, Mérida a Calkiní (más tarde Mérida a Campeche) y Mérida a Valladolid. Todas estas y los ramales que partieron de ellas estuvieron a cargo de cuatro empresas ferroviarias que se constituyeron expresamente para realizar cada uno de los proyectos.

Las cuatro compañías fijaron como base de operaciones la ciudad de Mérida y se vieron en la necesidad de construir sus respectivas estaciones, para lo que utilizaron diferentes estrategias con la finalidad de obtener las propiedades necesarias para establecer su infraestructura (estación, talleres, patios de maniobras, etc.). En este trabajo se presentarán las formas que dichas empresas utilizaron para adquirirlas y como la irrupción del ferrocarril transformó el panorama urbano de Mérida mediante el establecimiento de la infraestructura ferroviaria.

3 En este año se le otorgó una primera concesión a Francisco Arrillaga para construir una línea que conectase Veracruz, Puebla, México y Oaxaca, aunque esta no se llevó a cabo debido a la inestabilidad económica y a la falta de inversionistas. Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles en México. Una visión social y económica*, SCT. México 1974, pp. 56-57.

4 Sandra Kuntz Ficker, “México”, en Sandra Kuntz, coord., *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, 1a edición. COLMEX. México 2015, pp. 69-72.

Breve reseña histórica de las empresas ferroviarias

Como se ha señalado fueron cuatro empresas ferroviarias las que se constituyeron en Yucatán. La primera de ellas fue la encargada de construir la vía de Mérida a Progreso, esta concesión se había otorgado a la Compañía Limitada de los Ferrocarriles Interoceánico e Internacional en 1873; más tarde fue traspasada a José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, en abril de 1874, quienes junto con otros inversionistas formaron la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso a la que se cedieron los derechos y obligaciones establecidas en el documento. La instalación de la vía dio inicio en abril de 1875 y fue completada en 1881.⁵

La segunda empresa se interesó en establecer la comunicación ferroviaria entre Mérida y Peto, la concesión para esta vía fue otorgada al Gobierno del Estado de Yucatán en 1878 y su construcción dio inicio un año más tarde. Debido a problemas económicos el ejecutivo se vio en la necesidad de traspasar la concesión a los hermanos Rodulfo y Olegario G. Cantón en enero de 1880. Esta vía de 153 kilómetros se terminó de construir en 1900.⁶

La tercera fue propiedad de Francisco Cantón, quien en octubre de 1880 obtuvo una concesión para construir un camino de hierro que conectaría Mérida con Valladolid. Los trabajos comenzaron en febrero de 1882; Cantón vendió los derechos en 1902 a Ferrocarriles Unidos de Yucatán y la vía se completó en 1906.⁷

La cuarta y última compañía fue formada para cumplir con otra concesión, la otorgada en septiembre de 1880 al Gobierno de Yucatán para construir una vía entre Mérida y el poblado de Calkiní ubicado en el estado de Campeche, y que fue traspasada un año más tarde a Agustín del Río, Francisco Ogarrio y Juan Castellanos León; estos se asociaron con Olegario y Rodulfo G. Cantón para formar la compañía Yucateca Limitada del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con ramal a Celestún.⁸ La construcción de este camino de hierro comenzó en enero de 1882.⁹ En 1889, la empresa fue vendida a unos empresarios yucatecos que también habían adquirido los derechos de la vía que se estaba levantando entre Campeche y Calkiní y

5 AGN (Archivo General de la Nación), SCOP (Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas), Ferrocarriles, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, exp. 23/70-1, Solicitud de la compañía del Ferrocarril Interoceánico para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso, 1874; *Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*. Mérida, Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874, pp. 8-11; “El primer Carril”, en *La Revista de Mérida*, 3 de abril de 1875, citado en Manuel Irabién Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, Mérida, Imprenta Basso, 1928, pp. 12-14; Miguel Vidal Rivero, *ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, Mérida, Editorial Zamná, 1975, p. 13.

6 Miguel Vidal Rivero, *op. cit.*, 37-38, 41; Manuel Irabién Rosado, *op. cit.*, pp. 19, 22; Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, pp. 110-111, 153-178 y “Mas sobre la inauguración del F.C. de Peto” en *La Revista de Mérida*, 17 de septiembre de 1900, p. 2.

7 *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1883*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885, p. 856; Secretaría de Fomento, *op. cit.*, t. III, pp. 869-886; “Gacetilla. Ferrocarril de Valladolid con ramal al progreso” en *La Revista de Mérida*, 7 de febrero de 1882, p. 2; Francisco Cantón Rosado, *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*, ed. Carlos R. Menéndez, Mérida, Talleres de la Compañía Tipográfica Yucateca, 1931, p. 70; Manuel Irabién Rosado, *op. cit.*, p. 32.

8 Secretaría de Fomento, *op. cit.*, tomo I, 1882, pp. 584-600, 888-894; Secretaría de Fomento, *op. cit.*, t. IV, 1887, pp. 232-233, 985-986; *Colección de leyes, op. cit.*, t. V, 1887, pp. 146; “Ferrocarril de Mérida a Calkiní”, en *La Revista de Mérida*, 11 de septiembre de 1881, p. 3.

9 Ferrocarril de Mérida a Calkiní, *La Revista de Mérida*, 4 de enero de 1882, p. 1.

formaron la Compañía del Ferrocarril Peninsular.¹⁰ La conexión entre Mérida y Campeche se completó en 1898.¹¹

Como se ha señalado en la introducción, todas estas empresas construyeron una estación terminal en Mérida. Los casos estudiados mostraron que las compañías emplearon, sobre todo, dos mecanismos para adquirir los terrenos en donde establecieron su infraestructura: las concesiones por parte de las autoridades gubernamentales y la compra directa a particulares.



Plano de Mérida copiado del levantado por el Sr. Agustín Díaz en el año de 1864-65 mostrando la situación actual de los terminales y el lugar en el que se proyecta construir la estación terminal. Mayo de 1908. Escala: 1: 5000. Fondo: FNM. Sección: Gobierno. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. N°2738-B.

Concesiones de suelo urbano por parte de las autoridades gubernamentales

Las compañías ferrocarrileras hicieron de las ciudades su centro de operaciones, especialmente en aquellas en donde se instalaron sus estaciones terminales y talleres. De acuerdo con Luz Carregha “impactaron el paisaje natural y condicionaron el surgimiento, el crecimiento y el trazo urbano de las poblaciones; además constituyeron el elemento significativo e identitario de las líneas de ferrocarril”.¹² Pero antes de que esto sucediera las empresas tuvieron que elegir la ubicación más conveniente para establecer su infraestructura, lo cual en algunos casos implicó negociaciones con las autoridades, la obtención de concesiones y la adquisi-

¹⁰ Secretaría de Fomento, *Colección de leyes*, t. IV, pp. 945-951.

¹¹ Miguel Vidal Rivero, *op. cit.*, pp. 63-64.

¹² Luz Carregha Lamadrid, *et. al.*, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, COLSAN, 2003, p. 72.

ción de propiedades de manos de particulares; para el caso de Mérida no se tiene noticia de que se hubieran realizado expropiaciones.

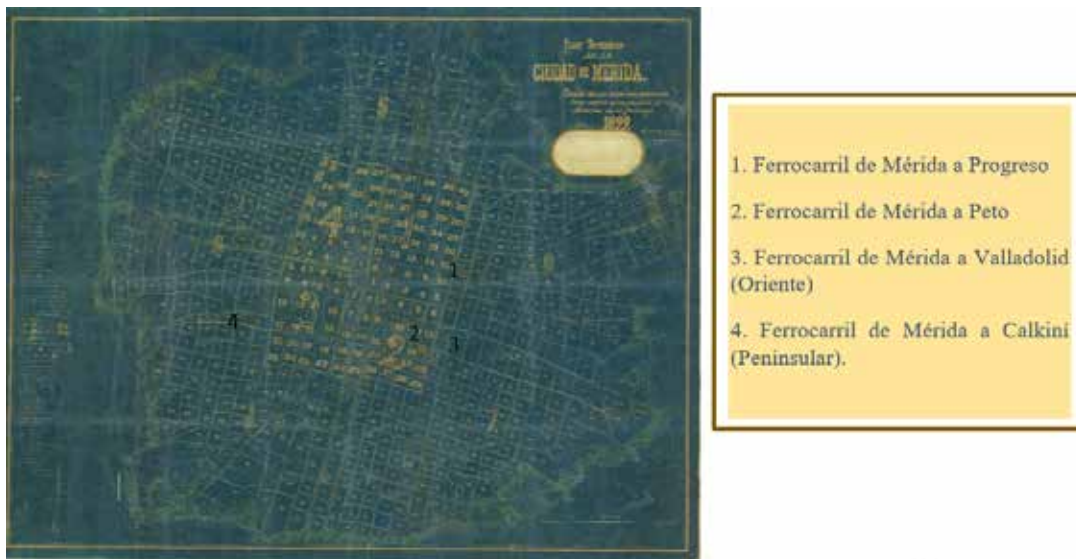


Imagen 1. Plano de la ciudad de Mérida en el que se señala la ubicación de las estaciones de ferrocarril, 1899.¹³

Debido al interés de las autoridades estatales por concretar la comunicación ferroviaria entre Mérida y la costa, desde antes que se iniciara la construcción de la primera vía el Gobierno del Estado había establecido prerrogativas para las personas o compañía que construyesen el camino de hierro entre Mérida y Progreso, este documento les otorgaba el terreno en donde se ubicaba el cuartel de dragones en el barrio de la Mejorada, así como el uso de plazas y calles en Mérida sobre las que se hiciera el trazado de la vía.¹⁴

En lugar de la manzana que ocupaba el cuartel de dragones, debido a que pertenecía a la federación y el gobierno estatal no podía adjudicarla, José Rendón Peniche solicitó al gobierno estatal la posesión de la antigua Casa Real del mismo barrio, para construir la estación, la cual le fue concedida.¹⁵ Resultó que la casa estaba bajo dominio del ayuntamiento meridano que no estuvo de acuerdo con cederla a la compañía. El asunto quedó zanjado al otorgarse a la empresa ferroviaria la plaza del barrio de La Mejorada.

13 MOYB (Mapoteca Orozco y Berra), s. (serie) Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24. V21608, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.

14 *Estatutos op. cit.*, p. 45.

15 Esto ocasionó un conflicto, debido a que el edificio pertenecía al ayuntamiento y en él se ubicaban un cuartel de policía y una escuela de primeras letras. Además, los vecinos no estaban de acuerdo con que se hiciera la cesión. Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.* pp. 238-239.

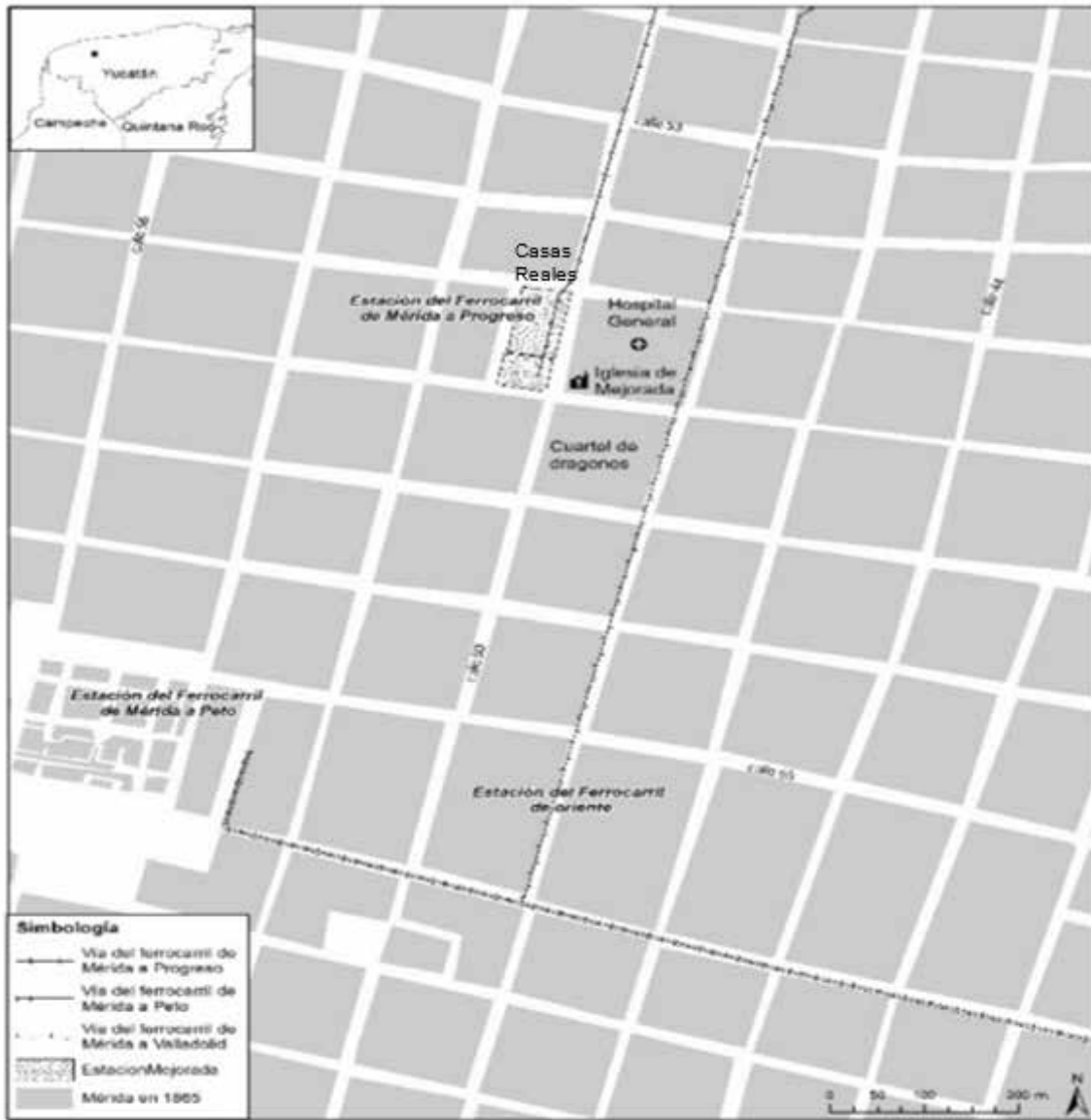


Imagen 2. Ubicación de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso¹⁶

A pesar de haber obtenido ya un espacio para levantar su edificio, la compañía renovó sus esfuerzos por hacerse con la mencionada casa y solicitó a la municipalidad que le cediera algunas piezas que no se encontraban en uso, mismas que se le concedieron por un año, aunque después solicitó una prórroga por cinco años.¹⁷

¹⁶ Fuente: Elaboración propia con apoyo de Marco Antonio Hernández Andrade del departamento de SIG-COLMICH.

¹⁷ AGEY (Archivo General del Estado de Yucatán), Municipios, Mérida, libro 3, f. 243, Libro de actas del ayuntamiento de Mérida, 1874-1875; AGEY, “Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que ceda a los ferrocarriles Mérida, Progreso, la casa municipal de la Mejorada”; AGEY, Poder Ejecutivo, Gobierno del Estado de

Una vez que se comenzó a construir el ferrocarril de Mérida a Progreso y surgieron otras compañías también se les tuvieron consideraciones en cuanto al otorgamiento de terrenos. Como se ha señalado, el Ferrocarril de Mérida a Peto originalmente se concesionó al Gobierno del Estado y dentro del contrato firmado con la federación se establecía que se le otorgarían los terrenos necesarios para construir sus estaciones, almacenes, depósito de agua y demás edificios y dependencias sin costo alguno para la empresa.¹⁸ A esta compañía se le otorgó un terreno al oriente de la Ex Ciudadela de San Benito para construir su estación. Hacia noviembre de 1870 el gobierno estatal tramitó con el ayuntamiento que se le concediera un terreno conocido con el nombre de Campo de Marte, que se utilizaría para realizar el movimiento de las máquinas.¹⁹

Además de estas posesiones, la compañía contó con un edificio en el que se encontraban las oficinas administrativas, ubicado en el ángulo Sur-Poniente que formaban las calles 54 y 65. Aunque no se tiene noticia de cómo fue adquirido ese predio, dada su localización dentro de los terrenos de la Ex Ciudadela, lo más seguro es que también haya sido otorgado por el gobierno estatal.

Yucatán, correspondencia oficial, caja. 314, vol. 264, exp. 56, 1875, ff. 289–290.

18 “Gobierno General”, en *La Revista de Mérida*, 6 de mayo de 1878, p. 1.

19 “*Gacetilla*. Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto”, en *La Revista de Mérida*, 20 de Noviembre de 1878, p. 4; Miguel Vidal Rivero, *op. cit.*, p. 46.

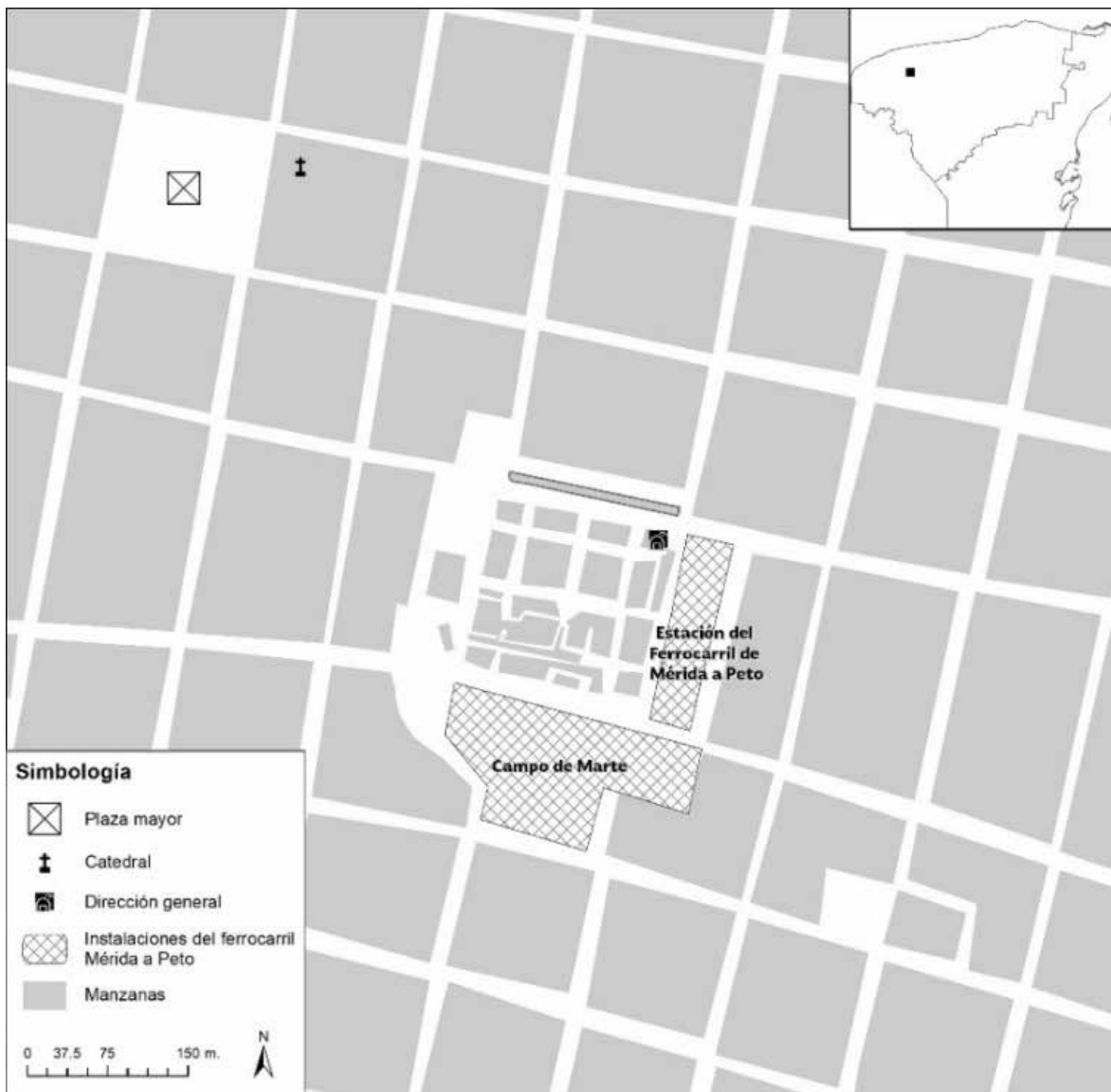


Imagen 3. Ubicación de la estación de Mérida a Peto²⁰

Con respecto al ferrocarril de Mérida a Valladolid, Francisco Cantón, concesionario de la vía, solicitó al ayuntamiento la Casa Real del barrio de San Cristóbal, así como sus patios para establecer su estación y fue en este emplazamiento en donde se construyó ese edificio, así como las oficinas y almacenes de la compañía (véase imagen 2).

Por su parte, la compañía del Ferrocarril de Mérida a Calkiní solicitó que se le concediera una parte del terreno que había sido ocupado años atrás por el rastro de la ciudad, y aunque no se llevó a cabo la adjudicación, la municipalidad aceptó vendérselo por la cantidad de 800

20 Fuente: Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.*, p. 251.

pesos.²¹ El terreno se ubicó en los cruzamientos de las calles 66 y 67 de la manzana marcada con el número 16 en la imagen 4.



Imagen 4. Detalle de la ubicación de la estación del Ferrocarril Mérida a Calkiní (Peninsular).²²

Con la adquisición de ese terreno la compañía determinó el lugar en donde se establecería su estación. Posiblemente por su ubicación en el lado poniente de la ciudad sería más fácil la salida hacia el camino de Campeche (véase imagen 1).

Estos movimientos y acuerdos entre las empresas y el gobierno local les permitieron establecer sus estaciones en espacios estratégicos, dependiendo de los intereses de cada compañía, pero sobre todo se ubicaron en calles que facilitaban la salida a los caminos que conducían a las ciudades que buscaban conectar con la capital.

Como se puede ver se había concedido una gran libertad a los particulares para determinar el rumbo de las vías y utilizar de forma indiscriminada las calles de la ciudad, lo que tuvo diferentes consecuencias. De acuerdo con Horacio Capel, en las ciudades medias, como Mérida, las compañías tuvieron gran libertad en cuanto a la utilización de las calles, ya que

²¹ AGEY, Municipios, Mérida, lib. 6, Libro de Actas del Ayuntamiento de Mérida, 1884, pp. 77-78, 89.

²² Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24.V21608, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.

podían decidir libremente por donde circularían las vías de sus ferrocarriles en su recorrido dentro y fuera de la ciudad. De igual forma señala que esto se debió, por un lado, a que los ayuntamientos no eran instituciones fuertes y, por el otro, a los grandes beneficios que se atribuía que traería consigo ese medio de transporte.²³

Transacciones con particulares para adquirir otras propiedades

En el apartado anterior se ha visto como el interés del gobierno por establecer la comunicación férrea en el estado facilitó la adjudicación del suelo urbano a las empresas y determinó la zona de la ciudad en la que se estableció cada una de las estaciones. Aun así, la mayor parte de las veces los terrenos que se les habían concedido resultaron ser insuficientes para desarrollar los planes de las compañías, por lo que utilizaron una segunda estrategia para obtener propiedades urbanas: la adquisición directa de manos de particulares, o en su defecto el intercambio o cesión de una casa o terreno que pertenecía a la compañía a cambio de otra que resultaba más conveniente para sus actividades.

La empresa del ferrocarril de Mérida a Progreso se dedicó activamente a sumar posesiones en las cercanías de su estación y sobre la calle 50, que era aquella sobre la que se había construido la vía (véase imagen 5). Entre 1882 y 1902 la empresa adquirió veinte predios de los cuales diecinueve fueron comprados y uno se intercambió por otro.²⁴

En 1886, la compañía del ferrocarril de Mérida a Valladolid adquirió dos terrenos aledaños a las Casas Reales que ya poseían, uno de ellos tenía una construcción y el otro parte de los restos de un montículo prehispánico. Estos predios fueron utilizados para construir una nueva estación, así como edificios de almacenamiento, etc. Además, en 1889 se efectuó la compra de dos propiedades ubicadas en la calle 46, marcadas con los números 507 y 509 (véase imagen 5).²⁵

23 Horacio Capel, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011, p. 89.

24 Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.*, pp. 245-249.

25 AGEY, AHMHFY (Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles Yucatecos), Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Gerencia, Jurídico, caja 260, exp. 397, Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías, s.f.



Imagen 5. Fragmento de plano con ubicación de las estaciones de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso y Mérida a Valladolid, vista de las calles 50, 48 y 46.²⁶

Cuando la concesión para construir el ferrocarril de Mérida a Calkiní pasó a manos de la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, aunque la estación se mantuvo en el mismo sitio los nuevos propietarios buscaron ampliar los terrenos, y entre 1896 y 1902 adquirieron de manos de particulares diez propiedades ubicadas en su mayoría en las manzanas 16 y 17 y una más en la manzana 21 (véase imagen 4).²⁷

Hacia 1902 tres de estas empresas, las de Mérida a Progreso, Valladolid y Campeche, se refundieron en una nueva que llevó por nombre Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), que en 1908 adquirió la de Mérida a Peto. Todos los bienes inmuebles que habían pertenecido a esas compañías se concentraron en manos de FUY. Los administradores de ésta hicieron varios esfuerzos por inventariar la cantidad de propiedades que tenían en Mérida. Con ese fin, y a lo largo de los siguientes años, se hicieron varios listados de propiedades gracias a los cuales se ha determinado la posesión de al menos 110 predios en la ciudad de Mérida.

²⁶ Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24.V21608, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1889.

²⁷ Leonor Eugenia Reyes Pavón, *op. cit.*, pp. 264-266.

Consideraciones finales

John R. Kellett, en su libro *The Impact of Railways on Victorian Cities*, señala que era paradójico que las empresas ferroviarias tuviesen tantas concesiones con respecto al uso y manejo de propiedades, debido a su carácter y capital privado, pues se les otorgó el poder de apropiarse de ellas de forma masiva e incluso mediante procedimientos forzosos —expropiaciones— para adquirir cualquiera que se encontrase a lo largo del trazo de la vía o incluso para construir sus estaciones.²⁸ Esto último no sucedió en el caso de Mérida, como se ha visto las empresas ferrocarrileras prefirieron pactar con el gobierno y hacer tratos con los propietarios, posiblemente porque se evitaban procedimientos legales que podían llevar tiempo.

No se sabe a ciencia cierta cuales fueron las razones por las cuáles los dueños de las casas y terrenos se prestaron a vender, aparentemente sin problemas. Una posibilidad es que al establecerse las empresas en estos espacios los vecinos vieron afectado su entorno y prefirieron alejarse del ruido y el ajetreo producido por la construcción y más adelante por el movimiento de las máquinas; quizás si no se hubieran obtenido las concesiones por parte del gobierno las compañías hubieran tenido que recurrir a otros modos de ejercer presión o se hubieran ubicado en zonas más periféricas de la ciudad.

De igual manera, el análisis de los impactos de la introducción de la infraestructura ferroviaria en las ciudades nos permite identificar procesos que se repitieron en distintas urbes tocadas por el ferrocarril a lo largo y ancho del mundo, al igual a otros que se desarrollaron debido a las particularidades de los espacios urbanos en los que se establecieron las empresas ferroviarias.

Bibliografía

- Cantón Rosado, Francisco. *Datos y documentos relativos a la vida militar y política del Sr. General Brigadier Don Francisco Cantón*. Carlos R. Menéndez, ed., Mérida, Talleres de la Compañía Tipográfica Yucateca, 1931.
- Capel, Horacio, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- Carregha Lamadrid, et. al., *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, San Luis Potosí, COLSAN, 2003.
- Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso*, Mérida, Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874
- Irabién Rosado, Manuel, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán*, Mérida, Imprenta Basso, 1928.
- Kellett, John R., *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul/Toronto Univerisity Press, 1969.
- Kuntz Ficker, Sandra, “México” en *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*, Sandra Kuntz Ficker, coord., México, COLMEX, 2015, 63–101.

²⁸ John R. Kellett, *The Impact of Railways on Victorian Cities*, London, Routledge & Kegan Paul/Toronto Univerisity Press, 1969, pp. 25–26.

Memoria presentada al Congreso de la Unión por el secretario de estado y del despacho de fomento, colonización, industria y comercio de la República Mexicana general Carlos Pacheco corresponde a los años transcurridos de diciembre de 1877 a diciembre de 1883, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885

Ortiz Hernán, Sergio. *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*. México, SCT, 1974.

Reyes Pavón, Leonor Eugenia, *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, Tesis, Zamora, COLMICH, 2021.

Secretaría de Fomento, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1882.

_____, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. III, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1885

_____, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. IV, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.

_____, *Colección de leyes, decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro*, t. V, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887.

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