

# •@• Meyibó

AÑO 13, NÚM. 25, ENERO-JUNIO DE 2023

*Meyibó* vocablo de la lengua cochimí, hablada antiguamente en la península de California. El jesuita Miguel del Barco (1706-1790) refiere que los cochimíes la usaban para designar la temporada de pitahayas ("principal cosecha de los indios, excelente fruta, digna de los mayores monarcas") y, por extensión, al tiempo bueno de cosecha o periodo en que el sol es favorable a gratos quehaceres.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA  
Instituto de Investigaciones Históricas  
Tijuana, Baja California, México

# LAS ESTACIONES FERROVIARIAS Y SUS EFECTOS EN LAS TRANSFORMACIONES DEL BARRIO DE LA MEJORADA EN MÉRIDA, YUCATÁN, 1874-1920

*The railway stations and their effects on the  
transformations of the La Mejorada suburb in  
Mérida, Yucatán, 1874-1920*

---

*Leonor Eugenia Reyes Pavón*<sup>1</sup>

Recibido: 16/09/2022

Aceptado: 06/02/2023

*Resumen:* Este artículo muestra los efectos que tuvo la introducción del ferrocarril en el espacio urbano de la ciudad de Mérida, Yucatán, en particular en el barrio de La Mejorada, en donde se construyó la primera estación ferroviaria, y en donde años después se construiría la Estación Central. En los apartados se muestran las repercusiones morfológicas y sociales que se generaron en el barrio debido a la introducción de la infraestructura ferroviaria. Para reconstruir esta historia se emplearon diversas fuentes, tales como documentos de gobierno y de la empresa, artículos periodísticos, planos e imágenes; también se presentan algunos planos de elaboración propia. Este trabajo contribuye a explicar los fenómenos y transformaciones que rodean la inserción de grandes infraestructuras en el espacio urbano las cuales se pueden dividir en directas e indirectas.

<sup>1</sup> Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Becaria del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades. Contacto: leonor\_e\_reyes@yahoo.com.mx

*Palabras clave:* espacio urbano; infraestructura; ferrocarril; Mérida.

*Abstract:* This article shows the consequences of the introduction of the railway in the urban space of the city of Mérida, Yucatán, particularly about a suburb: La Mejorada, where the first railway station was constructed, and where years later would be built the Central Station. The different sections of the paper show the morphological and social repercussions that were generated in the neighborhood due to the introduction of the railway infrastructure. To reconstruct this history, various sources were used, such as government and company documents, newspaper articles, plans and images; some self-made plans are also presented. This work contributes to explain the phenomena and transformations that surround the insertion of large infrastructures in the urban space, which can be divided into direct and indirect.

*KeyWords:* urban space; Infrastructure; railway; Mérida.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo explica el impacto que tuvo el transporte ferroviario en los núcleos urbanos, utilizando como caso de estudio el barrio de La Mejorada, ubicado en la ciudad de Mérida, Yucatán. Parte de la información de este artículo se desprende de mi tesis doctoral,<sup>2</sup> y se inserta en una línea de investigación en la que convergen la historia urbana y la de la infraestructura ferroviaria.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Leonor Eugenia REYES PAVÓN, “Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)” (El Colegio de Michoacán, 2021).

<sup>3</sup> Esta línea de investigación en México, se desprende de algunos estudios realizados en Inglaterra y España como: John R. KELLETT, *The Impact of Railways on Victorian Cities* (London: Routledge & Kegan Paul, Toronto University Press, 1969); Luis SANTOS Y GANGES, *Urbanismo y ferrocarril. La*

La invención de ferrocarril significó la creación de un nuevo medio de transporte que transformó la forma de viajar y enviar mercancías, reduciendo el tiempo y el costo de traslado. Además, su infraestructura, es decir el equipamiento espacial necesario para su funcionamiento (edificios de viajeros, instalaciones mercantes, vías férreas e instalaciones técnicas, oficinas, etc.), transformó el panorama de las ciudades, así como la distribución y el uso del suelo urbano.<sup>4</sup>

En este sentido, es pertinente hacer una aclaración debido a que el término “estación” se refiere al complejo ferroviario en su totalidad. Este, a su vez, se divide en cuatro partes: el edificio de viajeros, que es coloquialmente a lo que se le denomina estación; las instalaciones mercantes, que tienen que ver con el manejo y almacenamiento de mercancías, lo que incluye playas de vías, almacenes, etc.; las líneas férreas; y las instalaciones técnicas ferroviarias, que abarcaban los depósitos de máquina, los talleres de material fijo y material rodante, y de todo tipo de

---

*construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas* (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007); Horacio CAPEL, *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano* (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011); y que han impactado algunas investigaciones recientes como las de Adalberto KURI RODAL, “La historia del tendido de los ramales ferroviarios en las cercanías de la ciudad de Xalapa: obra pública y transformación del espacio, 1876-1922” (Universidad Veracruzana, 2019); Dora Cecilia SÁNCHEZ-HIDALGO, “Negociando el derrumbe de la muralla: el Ferrocarril Mexicano en la política urbanística del puerto de Veracruz, 1863-1885”, *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 11 (2020): 11-31; Guillermo GUAJARDO SOTO, “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca 1870-1960”, *Quaderns d’història de l’enginyeria*, vol. 19 (2021): 1-31; Guillermo GUAJARDO SOTO, “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca . 1890-1950”, *TST.Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, vol. 48 (2022): 47-82; Mauricio IBARRA DERAS, “Los efectos del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX” (Universidad Autónoma del Estado de México, 2021), por mencionar algunos de las mas destacados.

<sup>4</sup> Una discusión más amplia en torno al concepto de infraestructura ferroviaria se puede consultar en GUAJARDO SOTO, “Tecnología”, 5-7.

reparaciones.<sup>5</sup> Para la finalidad de este artículo utilizaremos el término estación para referirnos a todas las instalaciones pertenecientes a las empresas ferroviarias, pero cuando se aborde el tema de la Estación Central, el término hará referencia al edificio de viajeros y a las instalaciones mercantes, debido a que los talleres, instalaciones técnicas ferroviarias, ya existían desde antes de que se desarrollara el proyecto de dicha estación. Aunque sufrieron modificaciones al concentrarse en ellos todas las actividades que antes se distribuían en los talleres de distintas empresas, su localización no varió.

Otro aspecto que se debe considerar es que, por lo general, las estaciones que se construyeron durante las primeras décadas de la fiebre ferrocarrilera, como fue en el caso de Mérida, por lo general eran pequeñas. Esta fue una diferencia con respecto a los complejos ferroviarios que se erigieron para reemplazar a las estaciones primigenias debido a la consolidación de varias empresas. Estos complejos tenían la finalidad de unificar sus instalaciones, debido a que las necesidades de tráfico de personas y mercancías aumentaron, junto con el volumen de máquinas a las que era necesario darles mantenimiento. En este sentido, podemos encontrar ejemplos de una estación amplia, como la de Mérida, que daba servicio a una red regional, pero que puede parecer muy modesta en comparación con las de Aguascalientes o San Luis Potosí, donde se establecieron grandes talleres de las empresas más importantes del país.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Doralice SÁTYRO MAIA y Luis SANTOS Y GANGES, “Historia urbano-ferroviaria en algunas ciudades medianas brasileñas: diversas situaciones-tipo del efecto urbanístico de la estación en su crecimiento y estructura urbana”, Ponencia presentada en el III Congreso de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana. Repensar la ciudad iberoamericana. Construir el pasado y diseñar el futuro, Madrid, 22-25 de noviembre de 2022.

<sup>6</sup> El espacio ocupado por la infraestructura varió dependiendo de la importancia de la estación, si era terminal, de paso o bandera, de la empresa y otros factores. De acuerdo con Luz Carregha, las estaciones ferroviarias “impactaron el paisaje natural y condicionaron el surgimiento, el crecimiento y el trazo urbano de las poblaciones”. Luz CARREGHA LAMADRID, Begonia GARAY

En Mérida se erigieron cuatro estaciones ferroviarias pertenecientes a un número igual de empresas. Estas se localizaron en algunos de los barrios antiguos, como San Cristóbal, San Juan y La Mejorada, que se habían fundado desde el periodo de la dominación española.<sup>7</sup> A diferencia de aquellos textos en los que se abordan los impactos de la infraestructura ferroviaria en las ciudades de estudio, o cómo las estaciones fueron detonantes del crecimiento urbano al establecerse en las periferias, este artículo pretende mostrar un panorama distinto mediante el análisis de los cambios que se dieron en uno de los barrios antiguos de Mérida a partir de la construcción de estaciones ferroviarias.<sup>8</sup>

Cuando se habla de transformaciones urbanas, no sólo se hace referencia a las modificaciones morfológicas de las ciudades, sino también al impacto que estas tuvieron en sus habitantes, y los cambios generados partir de la interacción entre estos y la infraestructura ferroviaria. Roy Lubove señala que, para estudiar la ciudad y su proceso de conformación en el tiempo, se deben tomar en cuenta todos los mecanismos empleados para su construcción: las decisiones de individuos e instituciones que influyen las ciudades y las tendencias sociales y tecnológicas que las afectaron; así como los comportamientos individuales y sociales en torno a dicho proceso.<sup>9</sup>

---

LÓPEZ, y Jesús NARVÁEZ BERRONES, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí* (San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, 2003), 73.

<sup>7</sup> REYES PAVÓN, "Ferrocarril", 236-237.

<sup>8</sup> Algunos ejemplos: Luis Edgardo CORONADO GUEL, *La alameda potosina ante la llegada del ferrocarril. Espacio, poder e institucionalización de la ciudadanía moderna en San Luis Potosí, 1878-1890* (San Luis Potosí: El Colegio de San Luis, Gobierno del Estado de San Luis, Secretaría de Cultura, 2015); GUAJARDO SOTO, "Tecnología"; GUAJARDO SOTO, "Orígenes"; IBARRA DERAS, "Los efectos".

<sup>9</sup> Sergio Miranda también señala que para hacer la historia de una ciudad se deben tomar en cuenta muchos de factores que van desde la propiedad de la tierra, a las prácticas culturales, pasando por las actividades productivas,

Por lo tanto, este artículo propone dar algunas respuestas a las siguientes interrogantes: ¿Cuáles fueron los cambios urbanos que se dieron en el barrio de La Mejorada a partir del establecimiento de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso? ¿Qué actores se vieron involucrados en una nueva dinámica barrial generada a partir de dicha obra? Es decir, ¿cómo fue que la introducción de un nuevo factor urbano, la estación ferroviaria, modificó las relaciones entre los individuos y las dinámicas espaciales establecidas en el barrio?

Los objetivos que se buscan alcanzar son: a) mostrar las principales transformaciones que se generaron en el suburbio de La Mejorada a partir de la instalación del Ferrocarril de Mérida a Progreso; b) explicar los efectos que tuvo en el barrio de La Mejorada convertirse en paso de la vía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, ubicada en el barrio colindante de San Cristóbal, en su trayectoria a la estación terminal; c) determinar las problemáticas surgidas en el barrio de La Mejorada que fueron ocasionadas por el establecimiento de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso; y d) analizar los cambios que se llevaron a cabo a partir de la consolidación de las empresas ferroviarias yucatecas en Ferrocarriles Unidos de Yucatán (en adelante FUY), mediante el proyecto y construcción de la Estación Central que también se llevó a cabo en el barrio de La Mejorada.

Los efectos del establecimiento de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso en el barrio de La Mejorada pueden dividirse en directos e indirectos. Entre los directos están aquellos generados a partir de las decisiones tomadas por los directivos

---

discursos y acciones de las instituciones gubernamentales, por mencionar algunos. Roy LUBOVE, "The Urbanization Process: An Approach to Historical Research", *Journal of the American Institute of Planners*, 33, núm. 1 (1967): 33; Sergio MIRANDA PACHECO, "La Historia Urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente", en *Urbanismo: temas y tendencias*, comps. Esther MAYA PÉREZ y Héctor QUIRÓZ ROTHE (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2012), 359.

de la compañía, como la transformación de propiedades adquiridas de casas a bodegas y oficinas, contribuyendo a expulsar a los residentes originales, pues estos dejaron la zona debido al ruido y otras molestias vinculadas con las labores del transporte y de la estación. En el caso de los indirectos, se considera el funcionamiento de la estación como polo de atracción para que otras personas o empresas contribuyeran a transformar la zona.

### MÉRIDA Y EL BARRIO DE LA MEJORADA

La ciudad de Mérida es capital del estado de Yucatán y se ubica en la península del mismo nombre. Fue fundada el 6 de enero de 1542 por Francisco de Montejo y León sobre las ruinas de una ciudad maya que para ese momento se encontraba abandonada. De acuerdo con las crónicas que se han conservado, Montejo presentó once meses más tarde el plano de cómo debían conformarse la ciudad y su traza.<sup>10</sup>

La estructura urbana de la ciudad colonial de Mérida siguió los principios de organización ortogonal mediante el trazo de manzanas cuadradas, veinte en este caso, agrupadas en torno a una plaza principal.<sup>11</sup> Una vez realizada la delimitación espacial de la ciudad, fueron edificándose viviendas, edificios religiosos (conventos, ermitas, iglesias, etc.) y públicos para las actividades de administración y comercio. Con el correr de los años otros edificios se fueron incorporando a los ya existentes para satisfacer las necesidades de la población, conforme esta fue aumentando y sus actividades se diversificaron.

<sup>10</sup> Este plano no se ha conservado, aunque se han hecho representaciones tentativas de acuerdo con las descripciones de la época.

<sup>11</sup> Jaime SALCEDO, "El modelo urbano aplicado a la América española: su génesis y desarrollo teórico práctico", en *Estudios sobre urbanismo iberoamericano. Siglos XVI al XVIII*, coords. Cristina ESTERAS y Pablo DIAÑEZ RUBIO (Sevilla: Tf Artes Gráficas, 1990), 68-72; REYES PAVÓN, "Ferrocaril", 7.

A finales del siglo XVI la ciudad estaba poblada por unos 300 hombres blancos, además de los individuos que no eran españoles o criollos y que se establecieron a las afueras de la ciudad.<sup>12</sup> Los primeros barrios fundados con ese propósito fueron Santiago, San Cristóbal y Santa Catalina o Catarina. Más tarde se fundaron los de Santa Lucía y de La Mejorada a principios del siglo XVII, y el de Santa Ana en el siglo XVIII.

Si bien los barrios surgieron como parte de un orden en el cual se buscó separar a los miembros de la sociedad de acuerdo con su calidad racial, estos se fueron transformando con el paso del tiempo. Su organización siguió la misma lógica que la ciudad española, una plaza central en torno a la cual se localizaron las iglesias y los edificios para la administración conocidos como casas reales.<sup>13</sup>

El barrio de La Mejorada se formó en los alrededores de una iglesia y convento, obras financiadas por Diego García Montalvo, quien deseaba dedicar un templo a la Virgen de La Mejorada. La construcción inició en 1621 y se terminó casi veinte años más tarde, cuando fue entregado a los frailes franciscanos y se puso bajo la advocación de Nuestra Señora de la Concepción, aunque el nombre fue Iglesia del Tránsito de Nuestra Señora de La Mejorada.<sup>14</sup> A principios del siglo XIX, el proceso de secularización emprendido por la corona española y continuado

<sup>12</sup> Juan Francisco MOLINA SOLÍS, *Historia del descubrimiento y conquista de Yucatán*. Tomo II. Libro Tercero, (México: Ediciones Mensaje, 1943), 254.

<sup>13</sup> De acuerdo con Santos Zertuche las casas reales fueron edificios administrativos que cumplía con tres funciones: ser la sede del gobierno; servir de habitación tanto para el alcalde como para el alguacil; y albergar espacios carcelarios. Francisco SANTOS ZERTUCHE, "Las Casas reales de Tacuba. Un testimonio de arquitectura enclavado en una estampa histórica de Tacuba, Azcapotzalco, Tlanepantla y sus alrededores 1746-1793", *Boletín del Archivo General de la Nación*, vol. 4, núm. 14 (2001): 73.

<sup>14</sup> Véase: Oswaldo BAQUEIRO ANDUZE, *Geografía Sentimental de Mérida (Las piedras que hablan). El convento de La Mejorada*. (Mérida: Maldonado Editores, 1983), 47-61.

al consumarse la independencia,<sup>15</sup> causó que eventualmente el convento fuera abandonado por los religiosos, quedando sin una finalidad específica, hasta que, en 1861, un decreto dispuso que se instalara en ese edificio el Hospital General.<sup>16</sup> Cuando en 1907, el hospital se trasladó a un nuevo recinto, construido expresamente para ese servicio, se situó ahí la Escuela de Artes y Oficios. Después albergó a familias de los soldados acantonados en el Cuartel de Dragones.<sup>17</sup>

Sobre el crecimiento y organización del barrio no se cuenta con mucha información, debido a que no existen estudios sobre éste, al menos en su etapa de formación y consolidación. El plano más antiguo que se conserva de Mérida fue elaborado entre 1864-1865, durante el gobierno del Comisario Imperial José Salazar Ilarregui (véase imagen 1). Con la finalidad de ubicar espacialmente el barrio dentro de la trama urbana de la ciudad se ha señalado con un círculo el área que abarca la plaza de La Mejorada, así como el convento en donde se estableció el Hospital General.

El barrio se extendía desde esa ubicación, siendo los límites un poco difusos de acuerdo con algunos planos y textos consultados.<sup>18</sup> De igual forma, se puede observar que las construcciones se encuentran mucho más dispersas a partir de la plaza de

<sup>15</sup> Véase Justo Miguel FLORES ESCALANTE, “La Iglesia y el último obispo español en Yucatán, 1821-1827”, *Boletín del Archivo General de la Nación*, núm. 1 (2019): 67-105.

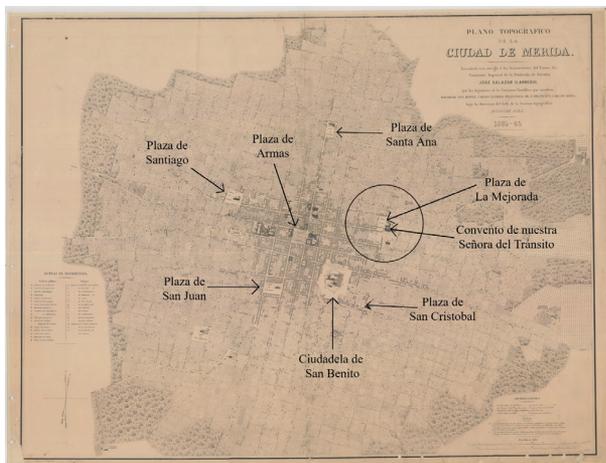
<sup>16</sup> Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Poder Ejecutivo (PE), Gobierno del Estado de Yucatán (GEY), Gobernación, caja 127, vol. 77, exp. 99, 1861, Traslación del Hospital, al convento de La Mejorada, f. 1; Eligio ANCONA, *Leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general. Expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán* (Mérida: Imprenta del Eco del Comercio, 1882), 225-226.

<sup>17</sup> Raúl E. CASARES G. CANTÓN, dir., *Yucatán en el tiempo*. Tomo IV (Mérida: Inversiones Cares, 1998), 137.

<sup>18</sup> Navarrete marca como límites del barrio las calles 55 al norte; 40 al oriente; 65 al sur y 54 al poniente, aunque no señala para que periodo ya que barrio se fue transformando con el surgimiento de nuevas colonias. Gonzalo NAVARRETE MUÑOZ, *Mérida a través de su arquitectura* (Mérida: Uniprint, 2018), 63.

La Mejorada y el convento, en comparación con la parte central de la ciudad, que se nota profusamente poblada, con áreas que pudieron usarse para cultivo.

*IMAGEN 1.* UBICACIÓN DEL BARRIO DE LA MEJORADA EN RELACIÓN CON LA PLAZA DE ARMAS Y OTROS BARRIOS DE LA CIUDAD.



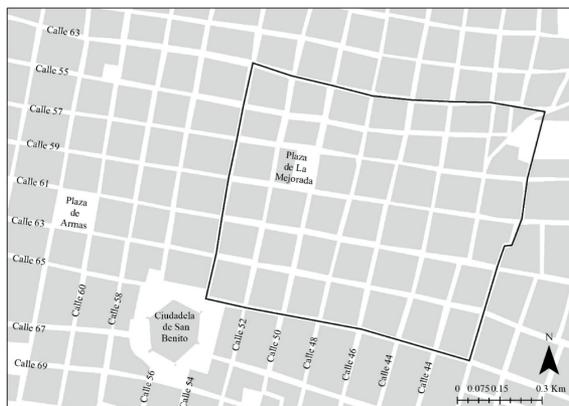
*Fuente:* Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” (MMOYB), s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V1.0070, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1864-1865, (intervención propia).

En el plano 1 se muestra un acercamiento donde se marcan los límites propuestos por Gonzalo Navarrete para el barrio de La Mejorada, aunque en su texto no se indica el periodo para el que los define. Sin embargo, para finales del siglo XIX aún no se habían conformado otras colonias, por lo que es muy probable que la jurisdicción comprendida por el barrio hubiera sido más amplia de lo que se muestra.

Con los años, el área comprendida por el barrio se fue poblando y se instalaron en La Mejorada algunos comercios y talleres. De acuerdo con Adonay Cetina, hacia finales de 1840 se establecieron dos cabuyerías —“La Yucateca” y “La Mejorada”—,

así como una fábrica de velas,<sup>19</sup> aunque no se sabe hasta cuando estuvieron en funcionamiento. Años más tarde se situaron también en la zona otras de cigarros, de fósforos, de ladrillos, de hielo, un taller de fundición y maquinaria, un aserradero, la Compañía de Luz y Fuerza y varias cordelerías.<sup>20</sup> Con respecto a los vecinos que poblaron en La Mejorada, sólo se localizó un padrón realizado en 1845, donde se muestra que el barrio estaba habitado en ese momento por 429 hombres y mujeres. También se registraron 138 criados domésticos, sin contar las personas que habitaban en las haciendas.<sup>21</sup>

*PLANO 1. PLAZA DE LA MEJORADA Y LÍMITES TENTATIVOS DEL BARRIO.*



*Fuente:* Elaboración propia con base en mmoymb, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, coyb.yuc.m48.v1.0070, Plano topográfico de la ciudad de Mérida, 1864-1865.

<sup>19</sup> José Adonay CETINA SIERRA, *Historia Gráfica Mérida de Yucatán. 1542-1984* (Mérida: Bassó Editores, 1984), 56. Para 1970, ambos establecimientos continuaban en funcionamiento. AGEY, Congreso del Estado de Yucatán, dictámenes, Comisión de Industria y Milicia, Mérida, caja 83, exp 2, vol. 1, 8 de julio 1870. La Comisión Industria dictamina conceder a los establecimientos de caballería la “Yucateca” y “Mejorada” del C. Celestino Ruiz del Hoyo, lo solicitado en las condiciones que se expresan, f. 1.

<sup>20</sup> CASARES G. CANTÓN, *Yucatán*, t. IV, 137-138.

<sup>21</sup> AGEY, PE, GEY, Censos y padrones, caja 64, vol. 14, exp. 23, 1845, Padrón de los habitantes del Suburbio de La Mejorada, ff. 1-10.

## EL FERROCARRIL LLEGA A LA MEJORADA

En Mérida, la construcción de la primera vía férrea inició en 1874 y finalizó en 1881, después de varios accidentados intentos de introducir el revolucionario medio de transporte. Esta vía sirvió para conectar la ciudad de Mérida con el puerto de Progreso y fue construida por la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso, cuyo principal responsable fue José Rendón Peniche.<sup>22</sup>

Era tanto el interés por comunicar la ciudad con la costa que desde 1871 el gobierno del estado había establecido una serie de prerrogativas para quien lo lograra. Entre estas se encontraban la adjudicación de Cuartel de Dragones ubicado en el barrio de La Mejorada, siempre y cuando este fuera concedido por el Gobierno Federal. De lo contrario, el Gobierno Estatal se encargaría de otorgar otro lugar apropiado para la estación y sus depósitos.<sup>23</sup> Además, a quien llevase a cabo la obra, se le otorgarían permisos para usar libremente las plazas y calles de la ciudad que se encontraran sobre la ruta de la vía, con la condición de que no se perjudicara el tránsito, se afectaran los niveles o desagües, ni hubiera algún perjuicio para la ciudad y sus habitantes.<sup>24</sup>

Como el Cuartel se encontraba ocupado y no fue cedido por la federación, el ejecutivo estatal determinó ceder las casas reales de La Mejorada para el establecimiento de la estación. Esto generó conflictos por varias razones. En primer lugar, la

<sup>22</sup> Esta empresa cambió de nombre en varias ocasiones, ostentando los siguientes: Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso; más adelante, José Rendón Peniche, propietario único; Compañía del Ferrocarril Rendón Peniche y finalmente Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal. Para fines prácticos nos referiremos a ella como Ferrocarril de Mérida a Progreso.

<sup>23</sup> “Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de Merida al Progreso” (Mérida: Imprenta del Comercio, J.G. Corrales, 1874), 45.

<sup>24</sup> *Ibíd.*, 45.

propiedad de ese edificio correspondía al Ayuntamiento de Mérida. Además, no se encontraba desocupado, sino que albergaba la estación de policía y una escuela.<sup>25</sup> A estos hechos se les sumó la inconformidad de los vecinos de La Mejorada, así como de los barrios de San Cristóbal, Santa Ana, Santiago y San Sebastián, quienes no estaban de acuerdo con que dichas casas se entregaran a la compañía ferroviaria. Para oponerse a que se le entregara el edificio enviaron cartas al Poder Ejecutivo en las que se indicaba lo siguiente:

Los que suscribimos, vecinos del suburbio de La Mejorada de esta Capital, [...] Hemos visto por las actas de la H. Legislatura del Estado [...] que se trata de adjudicar en plena propiedad a la empresa del Ferrocarril de Mérida al Progreso, la Casa Municipal de nuestro suburbio; y como este acto heriría al barrio en una de las bases más esenciales de un ser social, que es la tranquilidad del domicilio, cuya guarda está inmediatamente encomendada a la policía municipal creemos de nuestro deber dirigir la presente exposición respetuosa, manifestando los graves perjuicios que nos sobrevendrían si se llevase a efecto la supresión de aquella estación encargada de velar por nuestra seguridad y orden.

La demasiada extensión que tiene el área de esta capital con relación a sus habitantes, hace ineficaz la acción de la policía central respecto de los arrabales situados y extendidos a una distancia considerable de la plaza mayor o principal de la población; y por consiguiente es casi nula la protección que puede impartir a aquellos. Esta protección es tanto más necesaria cuanto que aquellos se componen de casas, la mayor parte aisladas, hasta el grado de haber manzanas que solo tienen dos ó tres casas; por consiguiente están más expuestas a ser allanadas [...] esto mismo puede decirse de sus calles; casi siempre solitarias en donde la seguridad personal

<sup>25</sup> AGEY, PE, GEY, Correspondencia oficial, Mérida, caja 314, vol. 264, exp. 56, 11 de marzo 1875, Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que se dé a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de La Mejorada, s.f.

es necesario que sea protegida por la acción eficaz e inmediata de la policía; y esto no puede tener lugar sin situar en el mismo barrio una estación sucursal que atienda especialmente este objetivo.<sup>26</sup>

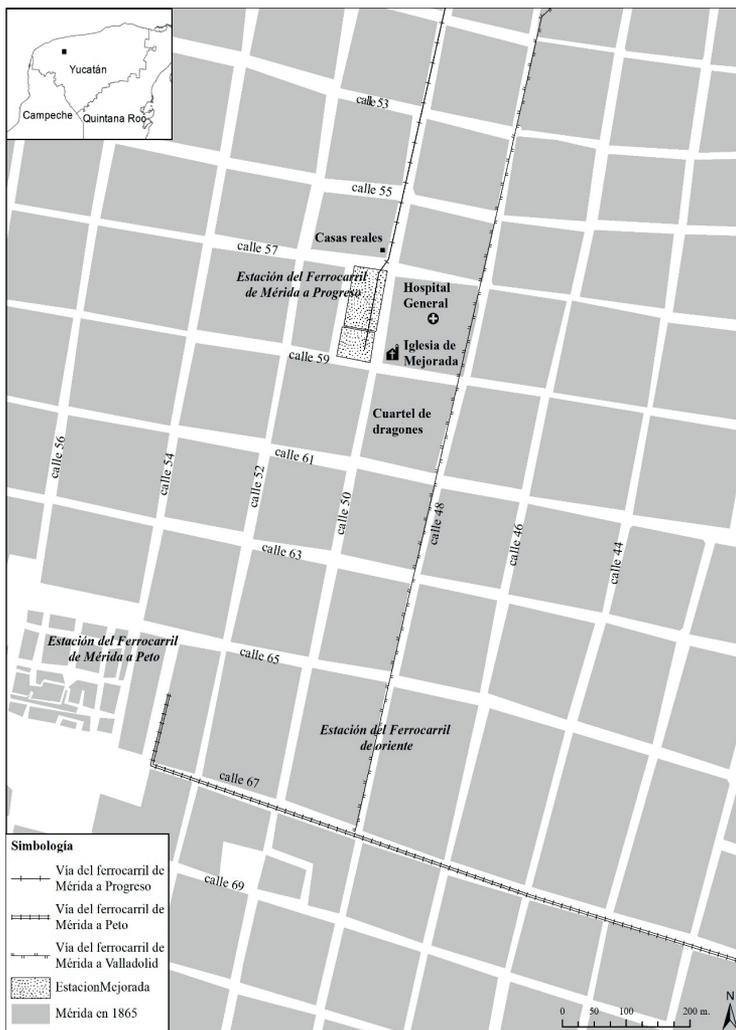
Finalmente, y para evitar conflictos, el ejecutivo adjudicó la plaza de La Mejorada a la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso. En el decreto mediante el cual se realizó la concesión se señaló que la compañía debía dejar libres doce metros en cada una de las calles que rodeaban la plaza para facilitar el tránsito.<sup>27</sup> De ese modo, dejando atrás la polémica, quedó establecido el sitio en el que se levantaría la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso, con lo cual el barrio inició un proceso de transformación ocasionado por la irrupción de este nuevo medio de transporte.

En el plano 2 se puede observar la disposición que tuvo la estación del ferrocarril de Mérida a Progreso en relación con otros espacios, tales como las casas reales, el Cuartel de Dragones, el Hospital General de la ciudad y los lugares en donde más adelante se establecieron las estaciones de los ferrocarriles de Mérida a Valladolid y de Mérida a Peto. De igual manera, se pueden apreciar las direcciones que toman las vías de los tres ferrocarriles. Vale la pena señalar que la vía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid corría paralela a la del Ferrocarril de Mérida a Progreso, sobre la calle 48, a espaldas del Hospital General.

<sup>26</sup> La carta en cuestión fue firmada por 23 personas; las misivas enviadas por los vecinos de los otros barrios son más breves y en ellas sólo se manifiesta su apoyo a la petición de los habitantes de La Mejorada. *Ibíd.*

<sup>27</sup> *Ibíd.*

PLANO 2. ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA A PROGRESO Y SUS ALREDEDORES.



*Fuente:* Elaboración propia con apoyo de Marco Antonio Hernández (M.A.H.) del Departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio de Michoacán (SIG-Colmich).

La empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso no claudicó en sus esfuerzos por obtener el uso de las casas reales. Sin embargo, en esta ocasión acudió directamente al ayuntamiento y solicitó que se le cedieran los espacios que no estuvieran ocupados, con la finalidad de almacenar en ellos sus materiales, petición que fue aprobada. Meses más tarde se pidió una prórroga para continuar con su uso por cinco años, la cual también fue aceptada.<sup>28</sup>

Se tiene noticia, por una nota asentada en las actas de cabildo que, a los tres años de haberse comenzado a construir la vía, los vecinos de La Mejorada solicitaron que se retirara la concesión que se había otorgado a la empresa para el uso de la plaza. Aunque se desconocen los motivos, debido a que no se consignan en el acta, se sabe que la petición fue negada, puesto que la estación continuó funcionando en ese mismo sitio hasta la primera década del siglo XX.<sup>29</sup>

En Mérida funcionaron cuatro empresas ferroviarias: Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal; Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con Ramal a Espita (o Ferrocarril de Oriente); Empresa del Ferrocarril de Mérida a Peto; y la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, que en 1889 se convirtió en la Compañía Peninsular de Ferrocarriles, cuya vía se conoció como Ferrocarril Peninsular y que comunicaba con la ciudad de Campeche y el pueblo de Muna.

En 1902 se llevó a cabo la consolidación de los ferrocarriles de Mérida a Progreso, Mérida a Valladolid y Peninsular; así como de una nueva compañía llamada Empresa del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio de Progreso y de la Compañía Constructora del Muelle Fiscal; y se formó la empresa

<sup>28</sup> AGEY; Municipios, Mérida; libro 3; 1874-1875, Libro de actas del ayuntamiento de Mérida, f. 243; AGEY, PE, GEY, Correspondencia oficial, Mérida, caja. 314, vol. 264, exp. 56, Exposición del ayuntamiento de Mérida al gobernador oponiéndose a que cede a los ferrocarriles Mérida, Progreso la casa municipal de La Mejorada, ff. 289-290.

<sup>29</sup> “Sesión del día 12 de marzo de 1878” en *La Razón del Pueblo*, 18 de marzo de 1878, p. 3.

Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY). Al realizarse ese movimiento, una de las acciones que tomó la nueva compañía fue trasladar en 1910 a la estación de La Mejorada el servicio de ferrocarriles de Mérida a Campeche, además de los dos que ya operaban en ella, Progreso e Izamal. Se sabe también que durante esos años se hicieron adecuaciones, así como obras de mantenimiento y reparaciones en el edificio, por ejemplo, la que se hizo en 1914 debido a que se desfondó el piso del andén.<sup>30</sup>

Esta estación se mantuvo en uso hasta 1920, cuando se concluyó la construcción de la Estación Central, un edificio en el que se conjugó el servicio de todos los ferrocarriles yucatecos, y que había sido un proyecto largamente acariciado por FUY, pero que, por circunstancias que abordaremos más adelante, no se había concretado.

#### LA ESTACIÓN, LA LOCOMOTORA Y LOS VECINOS: RUIDO, HUMO, ESCÁNDALOS Y OTROS PROBLEMAS

Desde un momento temprano en la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso,<sup>31</sup> se manifestaron inconformidades por parte de los vecinos. Se han abordado ya los conflictos relacionados con el lugar de su emplazamiento, pero estos no fueron los únicos que surgieron al correr de los años. Desafortunadamente, en las fuentes que se conservan hasta el día de hoy es casi imposible encontrar las voces de los ciudadanos de “a pie”. En este sentido, son pocos los testimonios que existen sobre la relación que se generó entre los vecinos y la estación, y de la cual la prensa nos ofrece un fragmento minúsculo y parcializado.

<sup>30</sup> AGEY, Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán (AHMFY), FUY, Consejo de administración, Informes, caja 211, exp. 74, 1914-1915, Libro de informes de la Dirección General F.W. Blake, s.f.; REYES PAVÓN, “Ferrocarril”, 250, 269.

<sup>31</sup> La construcción de la vía, como se señaló líneas arriba, inició en 1874 y concluyó en 1881.

Se debe tener en cuenta que no cualquier persona tenía acceso a ser publicada, por lo que la información que se ha recuperado proviene casi con seguridad de un sector medio-alto o alto de la sociedad meridana. Resulta interesante ver la contraparte de un discurso que promovió al ferrocarril como la gran panacea económica y social. A pesar de que esas eran las ideas que más circulaban en torno al nuevo medio de transporte, en la prensa encontramos indicios de algunos problemas generados en torno a él, y sobre cómo el establecimiento de la estación en La Mejorada afectó la dinámica barrial.

#### LOS PERSONAJES “INDESEABLES”

Uno de los inconvenientes que se abordan en la prensa de la época fue la invasión de la infraestructura ferroviaria, sus trabajadores y su carga en el espacio habitado de manera cotidiana por los vecinos, así como en las calles en las que normalmente circulaban, como se puede ver en la siguiente nota:

Los vecinos de la Plaza de la Libertad o Mejorada, (hoy callejón a causa de las bodegas que la empresa del ferrocarril ha hecho construir en ella) suplican, por nuestro medio, a la policía se sirva evitar el que los carros de carga y descarga se aglomeren frente a sus aceras, evitando así no sólo el paso a los transeúntes, si no (sic) que también a ellos mismos.

Desean cuando menos, los mencionados vecinos, que la policía vigile y exija a los conductores de aquellos carros que una vez que concluyan su carga o descarga, no se detengan mayor tiempo y marchen para sus respectivos destinos despejando el lugar, y además que los conductores referidos dejen de verter en alta voz las palabras nada pulcras que hieren los oídos de las señoras y niños de aquella vecindad. ¿Se nos oirá esta vez?<sup>32</sup>

<sup>32</sup> “A la policía”, *La Revista de Mérida*, 4 de junio de 1884, p. 3.

El conflicto, como se puede ver, no era únicamente por el uso de la calle, sino una convivencia forzada con personajes indeseables que ahora tenían acceso a los espacios que antes eran de uso de las familias “decentes” que vivían en la zona.

Otra nota menciona las molestias ocasionadas a las personas que vivían al poniente de la plaza, debido a que frente a sus casas se estacionaban los carros de caballos que ofrecían sus servicios a los pasajeros, los cuales, además de interrumpir el tránsito, se situaban en sus puertas y ventanas, incomodando a los habitantes de esas residencias. No se tiene noticia de que, en ninguno de los dos casos, las autoridades llevaran a cabo alguna acción para solucionar los problemas.<sup>33</sup>

#### EL RUIDO, EL HUMO Y LA HUMANIDAD DOLIENTE

Algo que llama la atención sobre la elección del emplazamiento para la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso es que se localizó frente al Hospital General, ya que tanto el ruido generado por los silbatos de las locomotoras, así como el ocasionado por la máquina y las vibraciones generadas a su paso por las vías, y el humo arrojado por la misma, no debieron ser agradables o sanos para los pacientes. Esto se consignó en una nota de abril de 1882, donde se solicitaba a nombre de los enfermos que: “los pitazos sean los menos posibles, pues los tetánicos sufren mucho á consecuencia de sus repetidos toques. Así mismo los asmáticos ruegan que la humareda se mitigue, pues ya que tienen la desgracia de estar tan cerca de la estación, siquiera se tenga compasión de sus sufrimientos.”<sup>34</sup> De nueva cuenta, no se tiene noticias de que las autoridades municipales intervinieran, aunque la empresa sí tomó cartas en el asunto, al menos en cuanto a los silbidos de la locomotora que, al parecer, no sólo

<sup>33</sup> REYES PAVÓN, “Ferrocarril”, 274-276.

<sup>34</sup> “Una súplica”, *La Revista de Mérida*, 16 de abril de 1882, p. 2.

afectaban a los enfermos sino todo el vecindario, mientras que los otros problemas eran prácticamente imposibles de evitar.<sup>35</sup>

Dos años más tarde, cuando se inauguró el ferrocarril de Mérida a Valladolid, se volvió a dar cuenta en la prensa del problema del ruido. Una nota indicaba que el pitido de la locomotora, al transitar a espaldas del hospital (véase plano 1) alteraba a los pacientes del departamento de dementes.<sup>36</sup> Y es que la circulación de dos vías férreas en las calles entre las que se localizaba el hospital muestra la falta de planeación por parte del gobierno, y que el entusiasmo por la comunicación ferroviaria la puso por encima de cualquier impacto negativo que pudiera tener en la ciudad y sus habitantes.

Hacia 1902 comenzó la tarea de construir un nuevo hospital, al poniente de la ciudad, que tuviera el equipamiento necesario para un nosocomio moderno y acorde a las necesidades de la población. Este comenzó a funcionar en marzo de 1906, cuando aún se encontraba la estación en su emplazamiento original. En el edificio desocupado del exconvento se instaló la Escuela de Artes y Oficios que funcionó hasta 1915. En ese mismo año se dividió parte del terreno para construir dos escuelas.<sup>37</sup>

La introducción de la comunicación ferroviaria generó diversas problemáticas debido a la circulación de locomotoras y vagones por las calles de las ciudades y poblados. Este fenómeno es mencionado por John Kellet en su estudio sobre las ciudades victorianas, donde muestra que las autoridades llamaron la atención sobre temas como la vibración producida por el andar de las máquinas que afectaba a los relojeros y a otros artesanos; también señala los efectos de construir puentes sobre las casas, así como del humo; de las chispas producidas por la fricción entre ruedas y raíles; y el ruido.<sup>38</sup> Estos problemas, de una u otra manera, se replicaron en Mérida y otras ciudades mexicanas.

<sup>35</sup> “Gracias”, *La Revista de Mérida*, 16 de julio de 1882, p. 2.

<sup>36</sup> “Súplica”, *La Revista de Mérida*, 15 de mayo de 1884, p. 3.

<sup>37</sup> Casares G. Cantón, *Yucatán*, 137.

<sup>38</sup> KELLETT, *The Impact*, 37.

No se debe olvidar que, independientemente del lugar en donde se introducía esta tecnología, sus necesidades operativas fueron las mismas, en mayor o menor escala, y el funcionamiento de las locomotoras, así como su andar sobre las vías, fue el mismo. Por ello, no es de extrañar que los inconvenientes generados por su funcionamiento se repitieran constantemente.<sup>39</sup> Por ejemplo, para el puerto de Progreso se reportaron problemas como el ennegrecimiento que el humo ocasionaba en las fachadas de las casas, las chispas que arrojaban las chimeneas y las brasas encendidas de los fogones que amenazaban constantemente con incendiar las casas construidas con materiales como madera y guano o paja.<sup>40</sup>

Sobre esto último se puede pensar, aunque no se ha encontrado algún testimonio que lo confirme, que también pudo ser una amenaza para los vecinos de Mérida que tenían sus casas en las calles sobre las que circulaba el ferrocarril. En el registro catastral publicado en 1906,<sup>41</sup> en las calles 50 y 48 se consigna la existencia de 34 y 25 casas, respectivamente, construidas con materiales que combinaban madera con techos de zinc, teja de barro y paja, y otras con techos de paja combinados con ripio<sup>42</sup> o embarro.<sup>43</sup>

<sup>39</sup> Aunque habría que decir que no fueron exactamente los mismos en todos los casos. Por ejemplo, Sergio Miranda señala en su estudio sobre Tacuba: el ayuntamiento de esta población presentó quejas del ferrocarril de Chalco debido a que a su paso causaba problemas relacionados con la vibración que se generaba por el paso de la locomotora sobre las vías causando daños en casas, edificios y desagües, ocasionando inundaciones en las calles, y que además atentaba contra la integridad de las personas debido a los accidentes y atropellamientos. Sergio MIRANDA PACHECO, *Tacubaya de suburbio veraniego a ciudad* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2007), 431.

<sup>40</sup> “Exposiciones”, *La Revista de Mérida*, 15 de marzo de 1882, p. 3.

<sup>41</sup> *La ciudad de Mérida según el nuevo catastro* (Mérida: Gobierno del Estado de Yucatán, 1906), 33, 35.

<sup>42</sup> Ripio: Material de construcción compuesto por grava triturada que se usa para rellenar paredes o pisos. *Glosario de Arquitectura* (Quito: Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2010), 76.

<sup>43</sup> Embarro: mezcla de agua, tierra y zacate que se utiliza para colocar en una cerca de palos en la construcción de viviendas en la zona maya. Aurelio

## CRÍMENES, ESCÁNDALOS Y ESCENAS INDECOROSAS

Las estaciones ferroviarias funcionaron como un polo de atracción para distintos tipos desde personas, desde comerciantes y empresarios viajeros, hasta vendedores y carteristas, aunque “no todos los eventos escandalosos o los crímenes estaban relacionados con las estaciones [...] contribuían a afectar la imagen de la zona”.<sup>44</sup> En el caso del suburbio de Mejorada, encontramos algunos incidentes que fueron consignados en la prensa. El primero fue un apuñalamiento que sucedió a tan sólo una cuadra de la estación, en la calle del Arco de Dragones. Uno más sucedió en ese mismo escenario, entre los Arcos del Puente y de Dragones, cuando dos mujeres, aparentemente prostitutas, se liaron a golpes de una manera tan violenta que terminaron embarradas en el lodo y con los vestidos completamente destrozados. Según la nota, el dueño de un establecimiento de abarrotes frente al que se desató la trifulca tuvo que intervenir para separarlas cuando una de ellas casi ahogaba a la otra en el lodo.<sup>45</sup>

De acuerdo con algunos autores, esa era una de las zonas rojas existentes en la ciudad, y una casa de tolerancia se ubicaba entre los arcos mencionados en el predio marcado con el número 505.<sup>46</sup> Aunque esto hace suponer que las actividades de prostitución estuvieron vinculadas a la estación, ya fuera por sus trabajadores o por los viajeros, no se ha encontrado

SÁNCHEZ SUÁREZ, “La casa maya contemporánea. Usos, costumbres y configuración espacial”, *Península*, vol. 1, núm. 2 (2006): 88, 91.

<sup>44</sup> REYES PAVÓN, “Ferrocarril”, 280.

<sup>45</sup> “Escándalo”, *La Revista de Mérida*, 28 de septiembre de 1884, p. 3.

<sup>46</sup> Pedro MIRANDA OJEDA, *Diversiones públicas y privadas. Cambios y permanencias lúdicas en la ciudad de Mérida, Yucatán, 1822-1910* (Hannover, Guatemala: Verlag Für, 2004), 385; Jorge CASTILLO CANCHÉ y José Enrique SERRANO CATZÍN, “Vigilar y normar el burdel: legalización de la prostitución femenina en Yucatán durante el porfiriato”, *Revista de la Universidad Autónoma de Yucatán*, vol. 9, núm. 188 (1994): 55.

evidencia al respecto. Sin embargo, es bien sabido que, incluso en tiempos más recientes, lugares como las terminales camioneras han sido espacios en los que de manera común se ejercen esas actividades.<sup>47</sup> En las notas periódicas donde se describen estos y otros casos relacionados con las estaciones ferroviarias de Mérida, siempre se señala con énfasis la ausencia de las autoridades. Esto es importante, porque si las estaciones eran consideradas como la puerta de entrada de las ciudades, se podría pensar que una preocupación de los gobernantes sería que la zona aledaña a esos edificios presentara una buena imagen.

Otro punto que se debe considerar eran los discursos que presentaban al ferrocarril como el máximo exponente del progreso. En este sentido, Michael Matthews consultó las publicaciones en la prensa y encontró que constantemente se hacía referencia a este medio de transporte como: “gran civilizador y reformador social”; “el ‘lazo de salvación’ que uniría a la nación económica, social y políticamente”, y también se promovía en la prensa la idea de que la construcción de vías férreas “regeneraría la nación al darle trabajo a las personas, desarrollando la industria y la agricultura, y estimulando el comercio” por mencionar algunos ejemplos.<sup>48</sup> El ferrocarril, en palabras de Luis Edgardo Coronado Guel:

Representaba toda esta marcha de la humanidad hacia el progreso; por ello, las alegorías y analogías discursivas en las que se le empleaba, no sólo en el ámbito de los intelectuales orgánicos del régimen, sino [...] en las crónicas periodísticas y hasta en el lenguaje

<sup>47</sup> Para Argentina existe un trabajo en el que se vincula estos espacios al ejercicio de la prostitución véase María Alejandra SAUS, “Entre el ferrocarril y los prostibulos; derrotero de una frágil urbanización”, *Registros* año 9, núm. 10 (2013): 112-27.

<sup>48</sup> Para más detalles véase: Michael MATTHEWS, *The Civilizing Machine, A cultural History of Mexican Railroads, 1876-1910* (Nebraska: University of Nebraska, 2013), 35, 47; aunque se pueden encontrar varios ejemplos a lo largo de todo el capítulo “The Discourse of Development: the Railroad Debate of the Early Porfiriato”.

cotidiano de los anuncios comerciales. El ferrocarril, al vencer distancias, adversidades naturales y tiempo era visto incluso como una redención para los pueblos, pues según el discurso, al activar el comercio y la industria, generaba riqueza, [...] que era la base sobre la que descansaba el progreso.<sup>49</sup>

En Mérida, estos discursos se replicaron en la prensa, como se aprecia algunas notas periodísticas,<sup>50</sup> así como en las alocuciones proclamadas en las ceremonias de inauguración, cuando se clavaron los primeros rieles. Tal es el caso del pronunciado por Manuel Dondé en la inauguración del Ferrocarril de Mérida a Progreso: “Bendigamos, pues, a la providencia que nos ha concedido inaugurar esta vía que une [...] Mérida y Progreso cuyas ventajas producirán con el progreso, el amento de trabajo y de la industria, la sucesiva ramificación de la vía [...]”.<sup>51</sup> Es claro que la idea de los beneficios que se generarían debido a la introducción del ferrocarril superaba con creces cualquier posible perjuicio que esto pudiera generar a los habitantes de las poblaciones que serían tocadas por la comunicación ferroviaria.

También es importante mencionar los esfuerzos de las autoridades y vecinos por transformar a Mérida en una ciudad moderna, acorde a los ideales decimonónicos. Desde el último tercio del siglo XIX es notoria la preocupación por embellecer la ciudad y dotarla de todos los servicios de luz, agua, drenaje, pavimentación, así como de llevar a cabo labores de higienización

<sup>49</sup> CORONADO GUEL, *La Alameda*, 170.

<sup>50</sup> “Todas las semanas nos llegan noticias de haber avanzada los trabajos del ferrocarril que se dirige al sur, gracias á los afanes de la empresa que no perdona gastos ni sacrificios por conseguir su noble objeto; y al paso que se lleva, es probable que en el mes de septiembre próximo la locomotora saludará á los entusiastas habitantes de villa de Acanceh, que esperan con ansia la llegada de ese feliz anuncio de su mayor prosperidad y engrandecimiento”. “El Ferrocarril de Peto”, *La Revista de Mérida*, 20 de abril de 1881, p. 2.

<sup>51</sup> “Discurso del Sr. Don Manuel Dondé C.” pronunciado en la inauguración del Ferrocarril de Mérida a progreso el 3 de abril de 1875 citado en Manuel IRABIÉN ROSADO, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán* (Mérida: Imprenta Basso, 1928), 13.

y saneamiento.<sup>52</sup> Por ello, resulta extraño que no hubiese una mayor preocupación por mantener el orden al ser la primera cara que de ella veían los viajeros.

#### LA EMPRESA DEL MÉRIDA A PROGRESO EXTIENDE SUS DOMINIOS

Entre los factores que contribuyeron la transformación del barrio de La Mejorada se encuentran la compra de propiedades por parte de la compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso. En ellas se establecieron bodegas y oficinas, seguida de la construcción de la Estación Central. La adquisición de los terrenos cercanos a las estaciones ferroviarias generó gran interés debido a la posibilidad de establecer distintos tipos de negocios, por lo que autores como Henk Schmal señalan que hubo una gran demanda inmobiliaria en torno a ellas.<sup>53</sup> En el caso del barrio de La Mejorada, pareciera que fue la propia empresa quién se ocupó de adquirir la mayor cantidad de predios posibles, en particular, aquellos que se encontraban a lo largo de la calle 50, que era sobre la cual circulaban sus trenes (véase el plano 2). Es importante recordar que, hasta ese momento, el barrio era sobre todo residencial, y que los vecinos ya habían manifestado su inconformidad con respecto a la cesión de la plaza en la que se construyó la estación. También sobre las concesiones que se habían otorgado a la compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso para el uso de las casas reales.

<sup>52</sup> Desde principios de 1881, en el periódico local *La Revista de Mérida*, se comenzó a publicar una sección denominada “Mejoras Materiales” en donde se enlistaban las principales obras, públicas y privadas, que se habían llevado a cabo en la ciudad. Con el paso del tiempo la columna se fue ampliando por lo que se dividió en secciones que se incorporaban al periódico en los primeros meses del año y en las que se abordaban las distintas mejoras realizadas en la ciudad, la sección se dejó de publicar en 1887.

<sup>53</sup> Henk SCHMAL, “Cities and Railways in the Netherlands between 1830 and 1860”, en *The City and the Railway in Europe*, eds. Ralf ROTH y Marie Nöelle POLINO (Burlington: Ashgate, 2003), 42.

Las fuentes consultadas muestran que la empresa adquirió por lo menos veinte predios desde 1882 y hasta 1902, bajo distintas razones sociales y propietarios. Estas transacciones se han podido identificar en la documentación, y únicamente en un caso se realizó una permuta, al otorgarse una propiedad de la empresa a cambio de un solar con dos casas, que pertenecía a Augusta Moreno Garibaldi y María Encarnación Aguilar. En todos los demás casos, se realizaron contratos de compraventa.<sup>54</sup> De todas las compras realizadas, en la mitad de los casos se trató de casas. El resto fueron solares sin construcción o con casas de paja.<sup>55</sup>

Si ubicamos las compras espacialmente (véase el plano 3), resulta notorio que la ubicación de los predios adquiridos se concentró en la zona cercana a la estación, en la manzana más próxima, donde se encontraban las casas reales. También poseía otras sobre la vía, algunas en donde años después se ubicaron los talleres de “La Plancha”, y unas cuantas cerca del poblado de Itzimná, que en 1904 se incorporó como parte de la ciudad.

Cuando la compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso se incorporó a FUY, los predios que había adquirido la empresa pasaron a formar parte de su capital, junto con otros que habían pertenecido a los ferrocarriles de Mérida a Valladolid, Peninsular, y más adelante, los del Mérida a Peto.<sup>56</sup> La documentación muestra que los administradores no tenían muy clara la cantidad de bienes inmuebles que poseía la empresa, ni del

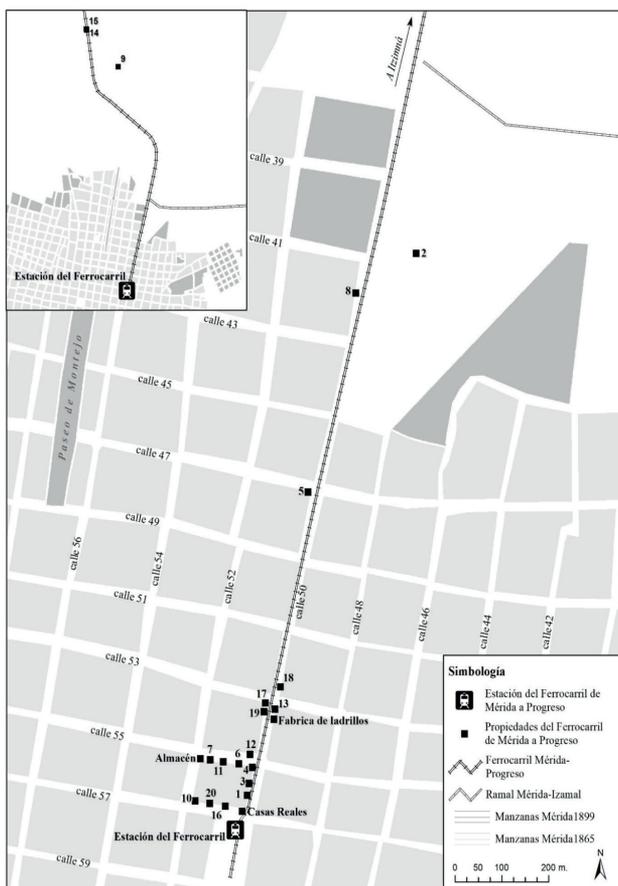
<sup>54</sup> AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Jurídico, caja. 260, exp.397, (circa 1908-1915), Inventario de contratos, documentos. Primera copia, cuaderno segundo de la División Norte, Sección de Muelles y Almacenes, Agencia Comercial y Tranvías, s.f.

<sup>55</sup> REYES PAVÓN, “Ferrocarril”, 246-249.

<sup>56</sup> Otro cambio administrativo fue que las vías cambiaron de nombre y se convirtieron en divisiones, a la vía del Ferrocarril de Mérida a Progreso se le denominó división norte, a que iba con rumbo a Valladolid división oriente, a la que se dirigía a Campeche división oeste y finalmente la de Mérida a Peto fue nombrada división sur.

destino que se les había asignado. Para subsanar este problema, en varias ocasiones se mandaron hacer inventarios con la finalidad de tener un mayor control sobre ellas y también para determinar cuáles podían venderse o ser de otra utilidad.

*PLANO 3. PROPIEDADES DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA A PROGRESO, 1882-1902.*



*Fuente:* Elaboración propia con apoyo de M.A.H. del departamento de SIG-Colmich.

Cuando la compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso se incorporó a FUY, los predios que había adquirido la empresa pasaron a formar parte de su capital, junto con otros que habían pertenecido a los ferrocarriles de Mérida a Valladolid. Esta preocupación se manifestó por primera vez, al menos en papel, en 1908, mediante una solicitud al director general para elaborar una lista de todas las propiedades urbanas de la compañía:

[...] con especificación del uso a que se destina cada una, inquilinos que las ocupan, rentas que pagan estos, fiadores o garantías, o empleados que las ocupan, así como la situación y descripción de cada finca, indicando en caso las contribuciones que pagan y cuáles, á juico de la dirección, están fundamentadas o deben ser exentas.<sup>57</sup>

La lista se elaboró, aunque no fue posible localizarla dentro del expediente.<sup>58</sup> Esto se relaciona con las intenciones de la empresa de conocer y administrar sus propiedades, lo cual nunca parece suceder, debido a que en años posteriores se hicieron nuevos listados.<sup>59</sup>

<sup>57</sup> AGEY, AHMFY, FUY, caja 170, exp. 2, 1908, Libro copiador de las sesiones del Consejo de Administración, ff. 226-227, 264.

<sup>58</sup> Existe una lista entre la documentación de la compañía que pudiera ser al que se refieren pero no está fechada y se localiza en un expediente separado, el encabezado de dicho documento dice lo siguiente: "Relación de los predios urbanos de la propiedad de la compañía comprendidos en las tres divisiones, con expresión de su situación, su estructura, su valor según Inventario inquilino que los ocupa ó uso á que se les destina, renta que ganan y la garantía de los pagos de las rentas"; otro indicador pude ser que para el momento en que se realizó aún no se había adquirido el ferrocarril de Mérida a Peto, este movimiento inició en 1908 y se concretó en 1909; además de que en la parte superior de cada hoja del expediente se consigna entre paréntesis el número cuatro, que podría indicar que era el anexo cuatro. AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 224, exp. 51, s.f., Relación de predios propiedad de la compañía en las tres divisiones: norte, este y oeste, f. 1.

<sup>59</sup> Uno de los más completos fue elaborado durante el periodo en que la empresa fue incautada por el gobierno constitucionalista, y otros se fueron haciendo de manera posterior. AGEY, AMHFY, FUY, caja 260, exp. 397, Inventario de contratos, documentos de la división norte. Sección de muelles y almacenes, agencia comercial y tranvías, s.f.

Gran parte de estos predios fueron utilizadas como bodegas u oficinas hasta entrado el siglo XX, a pesar de que, para 1920, se inauguró la Estación Central, que contó con sus propios espacios de almacenamiento, como se verá a continuación. También hay que tomar en cuenta que, a partir de que se impulsó la propuesta de la Estación Central, se comenzaron a adquirir casas y terrenos ubicados en la zona en donde se planeaba construir dicha estación, aunque de eso se hablará más adelante.

### RECONFIGURACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y DEL BARRIO

Se ha señalado que la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso compró varias propiedades cercanas a su estación y a lo largo de donde circulaban sus vías. También se ha dicho que muchas de ellas fueron adaptadas para usarse como bodegas, oficinas e incluso viviendas para el personal de la empresa. Es así como el carácter residencial que tenía el barrio se fue modificando en los años que siguieron al establecimiento de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso que, como se ha dicho, fue edificada en lo que fue la plaza del barrio de La Mejorada.

Cuatro años después de su inauguración, en 1884, se levantó un almacén perteneciente a la compañía de los señores Donde y Escalante. Al construirse en terrenos pertenecientes a la empresa ferroviaria,<sup>60</sup> por ley debían enviarse los planos a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) para su aprobación.<sup>61</sup> De acuerdo con la documentación que acompañaba el proyecto, la construcción de este edificio en los terrenos de

<sup>60</sup> Este almacén se construyó, a un costado de la estación en lo que había sido la plaza de La Mejorada.

<sup>61</sup> Archivo General de la Nación (AGN), Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP), FUY, vol. 330,

23/190-1, 1884, Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso, f. 5,6.

la compañía se debió a un aumento en el tráfico de mercancías, y el permiso solicitado al gobierno federal fue acompañado de un plano del edificio para someterlo a aprobación. Uno de los argumentos que se consignaron en el documento era que, por la urgencia de tener la bodega en funcionamiento en el menor tiempo posible, la estructura del edificio se construyó de madera con techo de fierro galvanizado, y se consideró que sería una construcción temporal que más tarde se reemplazaría por una de mampostería.

La propiedad cedida por el ayuntamiento, que formaba parte de las casas reales, parece que fue utilizada como patio de maniobras y para el taller de reparaciones generales que permaneció en las inmediaciones de la estación; aunque para los trabajos de reparación más especializados, la empresa adquirió un terreno que había sido parte de la finca Santa Isabel para instalar sus talleres. El taller se equipó con una plancha giratoria para el servicio de los trenes, a causa de lo cual se le conocía y conoce hasta nuestros días como “La Plancha”.<sup>62</sup>

A partir de la conformación de FUY se buscó optimizar de alguna manera el uso de los recursos y por supuesto de los espacios. Una de las justificaciones para este proyecto, planteado desde 1903, era reducir el gasto de los talleres, tal y como se muestra en el siguiente fragmento, en donde se explica la necesidad de

Reconcentrar en los terrenos de Santa Isabel todos los elementos necesarios para el tráfico de todos los ferrocarriles. Esto comprenderá el patio de vías, para vía ancha y vía angosta; un taller de máquinas bien montado con todos los requisitos y herramientas para hacer los trabajos con economía; una casa redonda para todas las locomotoras que no estén en uso; un taller de carpintería; un taller de herrería; una fundición de hierro y bronce; un almacén general

<sup>62</sup> AGN, SCOP, FUY, vol. 330, 23/190-1, 1884, Edificios para almacén y estación en Mérida del Ferrocarril de Mérida a Progreso, f. 9.

para efectos de consumo y abastecimiento; un depósito de carbón y uno de leña, y estación de agua.<sup>63</sup>

IMAGEN 2. PLANO DE LA CIUDAD EN DONDE SE MUESTRA LA UBICACIÓN DE LOS TALLERES DE LA PLANCHA Y LA FUTURA ESTACIÓN CENTRAL.

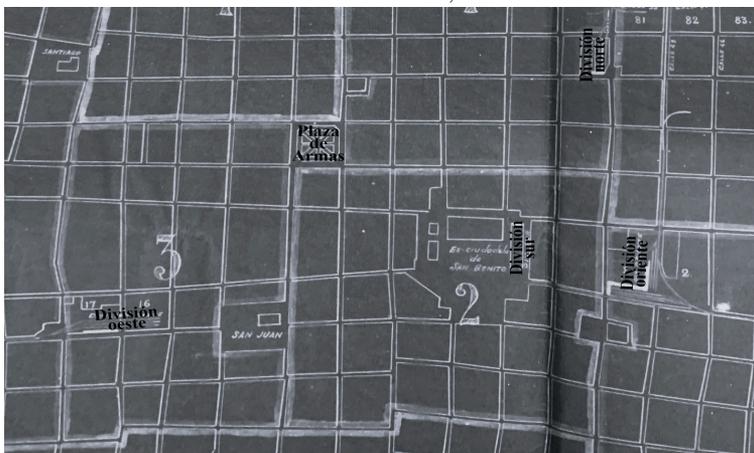


Fuente: MMOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24. v2.1533, Plano de la Ciudad de Mérida, Medina Ayora y Ayuso, (recorte e intervención propios).

<sup>63</sup> FUY. "Informes del Consejo de Administración, Director General y Comisarios, presentados en la Asamblea General Ordinaria Celebrada el 31 de agosto de 1907" (Mérida: Tipografía y Litrografía la Moderna, 1907), 14, 30-32.

Además, en el texto se señala que uno de los problemas que se debía subsanar era que al estar separados los talleres podía suceder que en alguno hubiese mucho trabajo, mientras que en los otros no se estuvieran realizando labores, y que al existir esa división no se podían apoyar entre sí. En la imagen 3 se observa la distribución de las cuatro divisiones de FUY en la ciudad. Si bien, con excepción de la del oeste, las demás se encontraban relativamente cerca, no se solventaban los problemas descritos.<sup>64</sup>

IMAGEN 3. LOCALIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE LAS CUATRO DIVISIONES DE FUY, 1908.



*Fuente:* AGEY, Congreso del Estado, Dictámenes, Comisiones de Hacienda e Industria, caja 88, vol. 2, exp. 38, Mérida, 1910. Se autoriza a la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. para cerrar la calle 53 de esta ciudad con el fin de construir la estación central de sus vías en las calles que se citan, plano Anexo (recorte e intervención propios).

<sup>64</sup> REYES PAVÓN, “Ferrocarril”, 292; FUY, “Informes”, 15; Ferrocarriles Unidos de Yucatán, “Informes del Consejo de Administración y de los Señores Comisarios de la compañía, presentados y aprobados en la asamblea general de accionistas celebrada el día 27 de marzo de 1909; Balance General de la misma compañía practicado el 31 de diciembre de 1908 y anexos” (Mérida: Imprenta de Lotería del Estado, 1909), 6.

Entre 1907 y 1908 se dio el traslado a “La Plancha” de todos los talleres de la empresa, incluyendo los de reparaciones generales que se mantenían en las estaciones de las divisiones norte, oriente y oeste. Para que las actividades de los talleres se llevaran a cabo con la mayor eficiencia, se realizaron trabajos de acondicionamiento, tales como la ampliación de los edificios existentes. El destinado a los talleres de carpintería se terminó en agosto de 1908 y en la nueva locación se instalaron: un motor de gas pobre, un torno para ruedas motrices, un cepillo grande, un recortador, una fundición, taladros de aire. También fue construida una carroza para almacenar 40 coches.<sup>65</sup> Ya se ha señalado en la imagen 2 la localización de los talleres con respecto a donde se construirían el edificio de viajeros y las instalaciones mercantes de la estación. En el plano 4 se ofrece el croquis de sus instalaciones.

Los predios aledaños a la terminal y a las vías adquiridos por la empresa se habilitaron como bodegas que se alquilaban para el resguardo de mercancías, mientras que la empresa construyó otras para su uso particular en los lotes con los números 454 y 456 de la calle 55, marcados como Almacén y con el número 7 en el plano 3.<sup>66</sup>

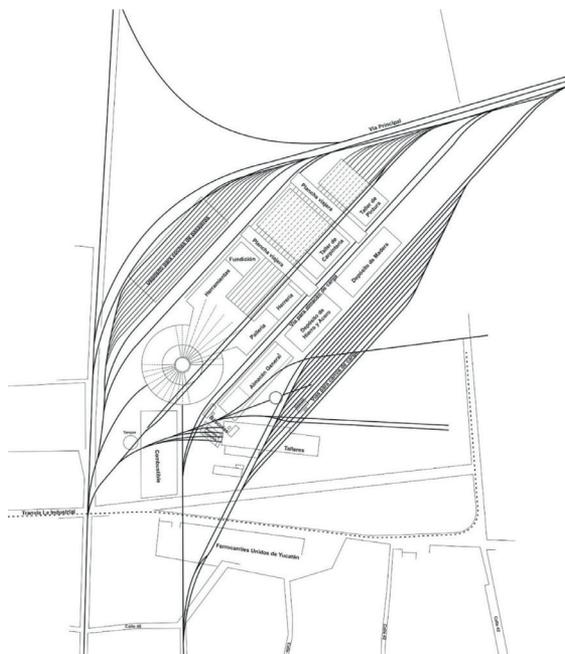
<sup>65</sup> AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Actas de Asamblea, caja 2, exp. 1, Libro de asambleas ordinarias, lista de presencia, nombre de accionistas, acuerdos aprobados en la primera asamblea extraordinaria, 1905; s.f.; AGEY, AHMFY, FUY, Asamblea General, Informes caja 9, exp. 10, 1911, Informes del Consejo a la Asamblea relativo al ejercicio social de 1910, s.f.

<sup>66</sup> REYES PAVÓN, “Ferrocaril”, 249.

## LA ESTACIÓN CENTRAL

La idea de unificar el servicio de los ferrocarriles se había formulado casi a la par de que se constituyó la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, y en 1907 la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) otorgó la concesión para construirla. La aprobación por parte del gobierno estatal y el

*PLANO 4. CROQUIS DE LOS TALLERES DE LOS FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN.*



*Fuente:* Elaboración propia a partir de Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias (CEDIF), Ferrocarriles Nacionales de México, sección: cartas, núm. 2737, Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Plano que muestra los terminales actuales y el proyecto de la estación terminal en Mérida.

Ayuntamiento de Mérida tuvieron lugar en 1910 y 1911, respectivamente.<sup>67</sup> El espacio propuesto y en donde se realizó el proyecto se localizó en las inmediaciones del parque de La Mejorada, locación de la estación del antiguo ferrocarril de Mérida a Progreso y que en ese momento era la estación de la división norte.

La construcción de la nueva estación implicó, a mi parecer, dos acciones principales que afectaron a los propietarios de casas y terrenos en la zona elegida para realizar la obra. La primera fue la necesidad de adquirir todos los predios necesarios para la estación, debido a que no había la posibilidad de que algunos quedasen sin ser incorporados. La segunda fueron las modificaciones que se tuvieron que hacer en las vialidades cercanas para facilitar el funcionamiento de la estación. Estas acciones no se dieron de manera cronológica, es decir, no es que primero se adquirieron los terrenos y luego se hicieron las adaptaciones, sino que se fueron llevando a cabo de acuerdo con las necesidades de la empresa.

La primera muestra de esto se puede ubicar en septiembre de 1910, cuando la empresa envió, primero al Ayuntamiento y luego al Congreso del Estado, un plano en el que se mostraba el proyecto de la Estación Central (véase imagen 4), y estaba acompañado por la siguiente explicación y solicitud:

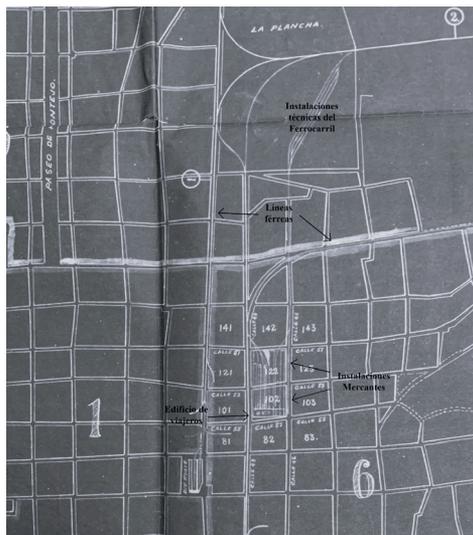
[...] la Estación proyectada ocupará las manzanas números 102 y 122 del cuartel sexto, teniendo su frente en la calle 55 entre las calles 46 y 48, siendo por lo tanto necesario cerrar la calle 53 en su parte comprendida entre la 55 y 53.- Una vez construida la Estación Central, se suprimirán las estaciones existentes, se levantarán

<sup>67</sup> FUY, “Informes”, 16-17; AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Publicaciones, caja 276, exp. 11, 1910, Decreto del gobernador Enrique Muñoz Arístegui autorizando la construcción de la estación central; AGEY, MHFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911, Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid, s.f.

las vías delineadas con tinta azul y se construirán las que están delineadas con tinta roja.

Siendo a todas luces convenientes la construcción de la Estación Central con sus vías especiales y desocupar parias calles de importancia, ocupadas actualmente, suplico a esa H. Corporación se sirva estudiar el proyecto y si es de su conformidad, aprobarlo y devolver el plano con la debida autorización para los fines consiguientes.<sup>68</sup>

**IMAGEN 4. LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO DE LA ESTACIÓN CENTRAL.**



*Fuente:* AGEY, Congreso del Estado, Dictámenes, Comisiones de Hacienda e Industria, caja 88, vol. 2, exp. 38, Mérida, 1910, Se autoriza a la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. para cerrar la calle 53 de esta ciudad con el fin de construir la estación central de sus vías en las calles que se citan, plano Anexo, (recorte e intervención propios).

<sup>68</sup> AGEY, Congreso del Estado, Dictámenes, Comisiones de Hacienda e Industria, caja 88, vol. 2, exp. 38, Mérida, 1910, Se autoriza a la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. para cerrar la calle 53 de esta ciudad con el fin de construir la estación central de sus vías en las calles que se citan, ff. 1-6.

Además, se estableció un contrato entre Ferrocarriles Unidos y el gobierno estatal en el que se acordó que el ejecutivo cedería una propiedad en el área donde se construiría la Estación Central. A cambio, la empresa le entregaría el terreno en el que se ubicaba la estación de La Mejorada y que los terrenos de los particulares deberían ser comprados o expropiados. Cuando esto se hubiera llevado a cabo, se ordenaría el cierre de las calles necesarias. FUY, por su parte, se comprometía a levantar los rieles y vías que ya no fueran útiles. Finalmente, el gobierno estatal gestionaría que se permitiese la construcción de la nueva entrada para la división del sur a la Estación Central, debido a que la que había sido estación del Ferrocarril de Mérida a Peto sería suprimida.<sup>69</sup> Este acuerdo no se llegó a firmar, pero algunos de los compromisos sí se llevaron a cabo con el tiempo.

También en 1910, el ayuntamiento solicitó a la empresa que se encargara de ampliar la calle 46 en el tramo ubicado entre las calles 55 y 57 para que tuviera un ancho de doce metros. De su cuenta correría la obtención de los terrenos para hacerlo y los demás gastos que se tuviesen que realizar para ese efecto.<sup>70</sup>

<sup>69</sup> La empresa debía respetar además la determinación de las calles de entrada que hiciese el ingeniero de la ciudad. AGEY, MHFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911, Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid, s.f.

<sup>70</sup> La inspección de estos trabajos estaría a cargo del director de obras públicas del ayuntamiento y una vez aprobados, debían realizarse en un plazo de seis meses. AGEY, Congreso del Estado, Dictámenes, Comisiones de Hacienda e Industria, caja 88, vol. 2, exp. 38, Mérida, 1910, se autoriza a la empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. para cerrar la calle 53 de esta ciudad con el fin de construir la estación central de sus vías en las calles que se citan, ff. 2 y 4; AGEY, MHFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, 1910-1911, Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid, s.f.

Mientras se llevaban a cabo esas acciones ante las autoridades, la empresa procedió a adquirir los terrenos que se utilizarían para el edificio de viajeros, las instalaciones mercantes, así como para darle la anchura adecuada a las calles adyacentes. Aunque no se ha podido recuperar información sobre todas las transacciones, se pueden documentar las que se realizaron o debían llevarse a cabo respecto a 74 propiedades.<sup>71</sup> La mayor parte fueron compras, pero también se expropiaron algunos terrenos, debido a que el proyecto de la estación requería que todos los predios se situaran en las inmediaciones del lugar seleccionado. Por lo tanto, en ocasiones se tuvo que recurrir a ese mecanismo, aunque se intentó negociar con los propietarios.<sup>72</sup>

Aunque las gestiones realizadas por la empresa comenzaron desde 1910, la construcción de la Estación Central inició oficialmente en 1913. Factores como la incautación de la empresa por parte del gobierno constitucionalista,<sup>73</sup> ocasionaron que los

<sup>71</sup> Para más detalles véase: REYES PAVÓN, “Ferrocarril”, 311-316. AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 19, exp. 10, Actas ordinarias y extraordinarias, peticiones para establecer paraderos, solicitud para compraventa de predios, invitaciones para inauguración del ramal Espita-Valladolid”, Documento donde se detallan predios adquiridos para la estación central fechado 30 de septiembre de 1910, lista de propiedades que se requería comprar con fecha 10 de agosto de 1910, en AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Correspondencia, caja 180, exp. 287, 1910, Sobre la adquisición de un predio para formar la estación central; AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del consejo, caja 21, exp. 19, Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, s.f., documento anexo fechado 18 de agosto 1917; AGEY, AHMFY, FUY, Gerencia General, Estados financieros y presupuestos, caja 252, exp. 57, 1916, Miscelánea y bonos de los contratos desde 1895, s.f., Hoja suelta marcada como Anexo B.

<sup>72</sup> AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, caja 228, exp. 12, 1917, Solicitud para la expropiación de los terrenos para los trabajos de la estación central, f. 1; AGEY, AHMFY, FUY, Vías, Puentes y edificios, Caja 229, exp. 46, s.f., Correspondencia sobre terrenos que faltan por comprar para la estación central, f. 1.

<sup>73</sup> Siguiendo las Ordenes de Venustiano Carranza, en marzo de 1915, el Gobernador Salvador Alvarado tomó por las armas las instalaciones de FUY. Ricardo Manuel WAN MOGUEL, “Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)”, *Glifos*, núm. 26 (2021): 18.

trabajos avanzaran lentamente, al menos hasta 1917, cuando Ferrocarriles Unidos recuperó la posesión de la compañía y redobló sus esfuerzos para concluir la construcción.<sup>74</sup> En ese año, mientras aún intentaba adquirir los terrenos que faltaban para completar el polígono, la empresa reanudó gestiones con el Ayuntamiento para efectuar “la expropiación de manzanas que unirán los distintos departamentos de La Plancha con la nueva Estación Central”.<sup>75</sup> Las acciones que correspondían efectuar al ayuntamiento eran las siguientes (véase plano 4):

- Cerrar la calle 51 y la que atraviesa diagonalmente la segunda manzana entre la 47 y 49.
- Dar un alineamiento recto a la calle 45 nueva en la tercera manzana.
- Cerrar la calle torcida entre la 49 y 51.
- Hacer los chaflanes de las esquinas: calle 55 con 46 y 48; calle 53 con 46 y 48; calle 51 con 46 y 48.
- Ampliar la calle 55 frente a la estación en su lado sur.
- Ampliar las calles 48 y 46; y las 53, 51, 55, y 47 entre 48 y 50 y entre 46 y 44.
- Adoquinar la calle 46 entre 57 y 49.
- Adoquinar la calle 48 entre 57 y 49.
- Adoquinar la calle 55 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 51 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 49 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 47 entre 48 y 46.
- Adoquinar la calle 55, en todo el frente de la estación central.<sup>76</sup>

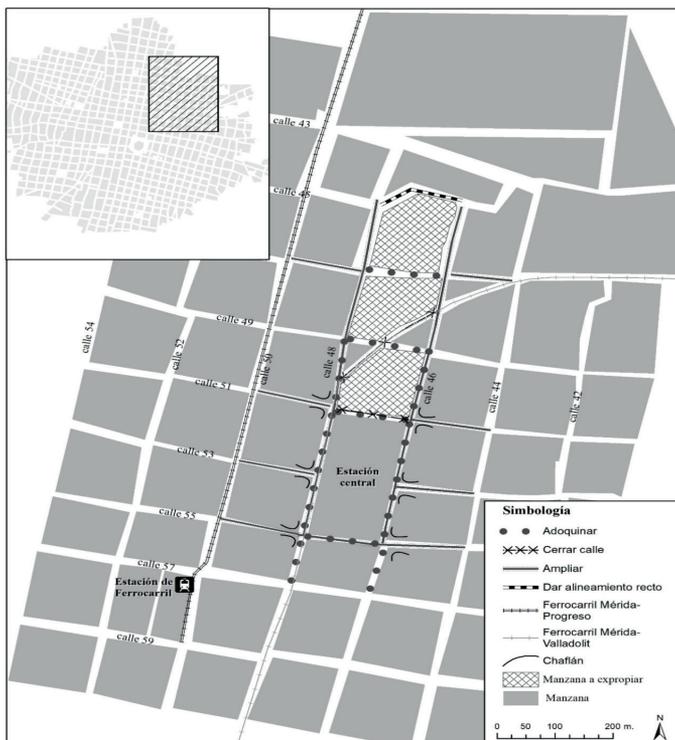
<sup>74</sup> Gabriel FERRER DE MENDIOLEA, *Nuestra Ciudad de Mérida Yucatán (1542-1938)*, Mérida, Talleres Gráficos Bassó, 1938, pp. 47-48.

<sup>75</sup> AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 21, exp. 19, 1917, Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, s.f.

<sup>76</sup> *Ibíd.*

Los gastos de estas modificaciones estuvieron a cargo del ayuntamiento y no de la empresa que sería la beneficiaria de los trabajos, con lo que se aprecia una clara cooperación por parte de las autoridades para la realización del proyecto.

*PLANO 5.- MODIFICACIONES SOLICITADAS AL AYUNTAMIENTO, 1917.*



*Fuente:* Elaboración propia con apoyo de M.H.A. del departamento de SIG-Colmich, con base en AGEY, AHMFY, FUY, Consejo de Administración, Actas del Consejo de Administración, caja 21, exp. 19, 1917, “Sesiones ordinarias de 2, 4, 9, 17, 19, 24, 27, varios asuntos”, s.f.

En este momento solo se pidió cerrar al tránsito la calle 51, así como las diagonales señaladas, y se solicitó adoquinar las calles 47, 49 y 51. Un año más tarde, en agosto de 1918, la compañía solicitó que se les permitiera cerrar parte de las calles 45, 47, 48 A, 49 y 51. El argumento empleado era que el movimiento de las locomotoras ponía en peligro a las personas que transitaran por ahí. La petición se envió a un estudio y quedó detenida por un año. Uno de los motivos, fue que algunos vecinos consideraban que el cierre sería perjudicial para ellos.<sup>77</sup> No hay más información al respecto, pero al año siguiente, FUY pidió nuevamente autorización para efectuarlo. En esta ocasión propusieron la construcción de un puente de concreto armado para el tránsito vecinal. Finalmente, en octubre de 1919 se emitió un decreto donde ambos proyectos fueron autorizados.<sup>78</sup>

Esta negociación es una muestra de cómo las autoridades debieron mediar entre las necesidades de la empresa, que ponderaba los “inmensos perjuicios” que sufriría el público en general si no se llevaba a cabo el cierre,<sup>79</sup> y las repercusiones que sus acciones tendrían en los vecinos de la estación. De igual manera, debo señalar que no se ha encontrado evidencia de que el puente se haya proyectado o construido. Quizá la propuesta fue una estrategia para apaciguar los ánimos de los afectados y conseguir su objetivo.

La estación fue inaugurada el 15 de septiembre de 1920.<sup>80</sup> Esto seguramente tuvo otras implicaciones, como la instalación

<sup>77</sup> Desafortunadamente las fuentes que se conservan no permiten vislumbrar la postura y preocupaciones de los vecinos y las personas que serían afectadas por estas modificaciones.

<sup>78</sup> AGEY, Dictámenes, Congreso del Estado, Comisión de Puntos Constitucionales, caja 59, vol. 9, exp. 58, 1918, Se autoriza a los “Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A.” para que cierre las partes de las calles 45, 47, 48 A, 49 y 51 en los términos que se expresan, ff. 1-11.

<sup>79</sup> *Ibíd.*, 5.

<sup>80</sup> Una nota sobre el evento puede consultarse en: “La inauguración de la Estación Central de los Ferrocarriles”, *El Correo*, 17 de septiembre de 1910, p. 1, 4.

de comercios en los alrededores, tanto legales como ambulantes, mediante el establecimiento de locales, quioscos —como se puede apreciar en la Imagen 7— e incluso el tendido de productos en las calles. Una vez puesto en funcionamiento el nuevo edificio se tuvo que dismantelar la estación de La Mejorada. Esto trajo consigo algunos cambios en la zona. Por ejemplo, la plaza pudo recuperar su función de espacio público de esparcimiento, aunque la empresa conservó edificios que continuaron sirviendo de bodegas y oficinas, debido a que el nuevo edificio se encontraba a tan sólo unas cuadras de esa locación.<sup>81</sup>

IMAGEN 5. VISTA DEL EDIFICIO DE VIAJEROS DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE FERROCARRILES UNIDOS DE YUCATÁN, CIRCA 1920.



<sup>81</sup> Aunque falta mucho por explorar en ese sentido, es muy posible que en la zona proliferaran algunos negocios turbios o ilegales; por ejemplo, “Un en enero de 1923, en la presa se reportó la existencia de una cantina clandestina que se ubicaba en el cruce de las calles 55 y 44, justo una calle al oriente de la Estación. “Una cantina clandestina”, *El Correo*, 18 de enero de 1923, p. 4.

Si bien en los años posteriores a la construcción de la Estación Central se establecieron bodegas, cordelerías y otras industrias en sus inmediaciones, todavía para 1924 se contaban unos pocos negocios y comercios que se sumaron a los ya existentes, tales como la cordelería La Industrial<sup>82</sup> y la fábrica de cigarros El Buen Tono en el Parque de Mejorada. Entre los nuevos establecimientos se encontraban la fábrica de chicle Maya y la cordelería San Juan en la calle 50 con 53. En esa misma calle, entre los cruzamientos de las 57 y 59, se ubicó el depósito de alcoholes del Gobierno del Estado y la Inspección de la Policía constitucionalista. Otros negocios fueron talleres de pintura, carpintería, herrería, lavado y el garaje de Sixto Martín, que se sumaban a las bodegas que FUY conservaba en la zona.<sup>83</sup>

#### LOS VECINOS DE LA ESTACIÓN

No hay estudios que muestren la composición de los pobladores del barrio de La Mejorada. Se sabe que después de mediados del siglo XX, al norte de los talleres de empresa ferroviaria se construyó una colonia para sus trabajadores, pero antes de eso ¿dónde habitaban sus empleados? En mi tesis doctoral apenas presento un acercamiento al tema, mostrando que, en ocasiones, FUY otorgaba a sus empleados algunas propiedades que no se encontraban en servicio para que las residieran en ellas. Por ejemplo, se identificó claramente que en la calle 43 entre 50 y 46 había una serie de casas habitadas por empleados.<sup>84</sup>

<sup>82</sup> Establecida en 1898, se incendió en 1915 y fue reinaugurada en 1918. CASARES G. CANTÓN, "Yucatán", t. III, 384-385.

<sup>83</sup> Enrique A. HERNÁNDEZ G., *Directorio de la Ciudad de Mérida y sus colonias: contiene el comercio de Campeche, Laguna y Progreso*. Segunda parte (Imprenta "Gamboa Guzmán", 1924): 1-98.

<sup>84</sup> Se localizaron otros puntos en las inmediaciones de los terrenos en donde estuvieron las estaciones de Mérida Valladolid y Mérida a Campeche. REYES PAVÓN, "Ferrocarril", 326-330.

De acuerdo con el plano de la ciudad de 1920 (véase imagen 6), los límites del barrio de La Mejorada, ahora bajo el nombre oficial de “Suburbio de Hidalgo”, se encontraban al poniente, en la calle 50 y al sur en la calle 65, mientras que al norte y al poniente no son claros. En el primer caso, parecen abarcar los términos de los talleres de FUY hasta las inmediaciones de Itzimná, aunque en una porción que no parece estar poblada. Al oriente, por una parte, el límite pudiera ser la colindancia con Chuminópolis, aunque no parece haberlo en el área ubicada al sur de esta colonia.

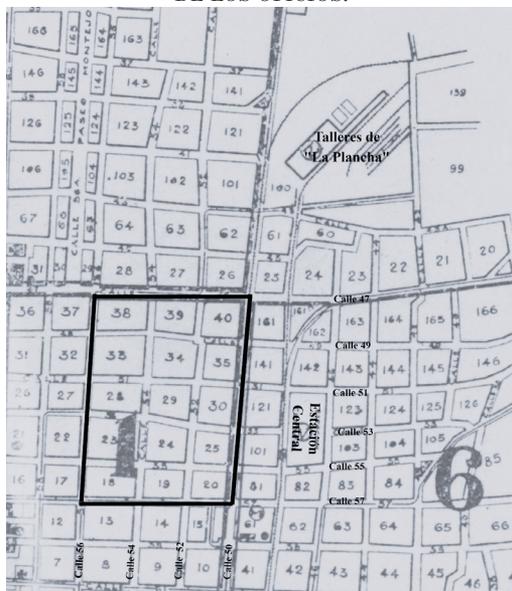
IMAGEN 6. PLANO DE LA CIUDAD DE MÉRIDA Y SUS COLONIAS, 1920.



Fuente: MMOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24.V2.1533, Plano de la ciudad de Mérida y sus colonias, 1920, (intervención propia).

No se cuenta con mucha información con respecto quienes habitaban en el barrio de La Mejorada, específicamente en las calles cercanas a la nueva estación, la zona que posiblemente sufrió las mayores transformaciones a raíz de su construcción. A pesar de ello, un directorio de 1924 arroja luz sobre el asunto y muestra que un buen número de los trabajadores de la empresa habitaron las inmediaciones.<sup>85</sup> Se tomaron los datos de las calles 47, 49, 51, 53 y 55, entre los cruzamientos de las calles 50 a 56, y las calles 50, 52, 54 y 56, entre las intersecciones de las calles 47 a 57 (véase imagen 7).<sup>86</sup>

IMAGEN 7. CALLES DE DONDE SE OBTUVIERON LOS DATOS DE LOS OFICIOS.



Fuente: MMOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 2, CGF.YUC.M24.V2.1533, Plano de la ciudad de Mérida y sus colonias, 1920, (recorte e intervención propios).

<sup>85</sup> HERNÁNDEZ G., *Directorio*, 1-98.

<sup>86</sup> En el caso de la calle 50 no se consignaron datos para los cruzamientos de las calles 47 a 55, sino que inicia en la 57.

Como se puede apreciar en la imagen 7, la información que se recogió no corresponde en su totalidad al barrio de La Mejorada, debido a que la fuente empleada sólo especifica quienes vivían en las calles pavimentadas y únicamente abarca hasta la calle 50, hacia el poniente, por lo que se carece de información sobre quienes ocupaban las viviendas de las calles 48 en adelante, lo que no permite dar un panorama más amplio de los vecinos de éste.

En la tabla 1 se registran los datos de las 355 personas que figuraban como cabezas de familia de las casas en las calles seleccionadas. Las ocupaciones más declaradas fueron comerciantes, con un total de 90, seguido de labores domésticas declaradas por mujeres viudas, con un total de 38, así como empleados en general, con 26 y empleados ferrocarrileros con 24 personas. También encontramos algunos oficios que podrían estar relacionadas con el trabajo en FUY, como es el caso de los mecánicos, hojalateros, paileros, plantilleros, telegrafistas, telefonistas, además del director de la empresa que también habitaba en esa zona.

Dado que la estación requería de un gran número de empleados, resulta natural que fuera un polo de atracción para sus trabajadores. Se puede apreciar que son pocos los profesionistas —abogados, doctores, ingenieros, etc.— que habitaban en la zona, y que son sobre todo personas que desempeñaron distintos oficios quienes se asentaron en las mencionadas calles. Desafortunadamente no se cuenta con la información de los vecinos que vivían del otro lado de la barrera que formaba la estación y que pudiera ayudarnos a crear un mejor panorama sobre como este nuevo edificio modificó las relaciones entre los individuos y el espacio habitado.

TABLE 1. OFICIOS DE HABITANTES DE LA ZONA POR CALLES.

Ocupaciones	Personas que la declaran	Ocupaciones	Personas que la declaran	Ocupaciones	Personas que la declaran
Abastecedor	2	Electricista	2	Músico	1
Abogado	9	Empleado	26	Oficinista	1
Administrador de Aduana de Progreso	1	Empleado ferrocarrilero	24	Pailero	2
Administrador de Fincas	4	Empleado público/federal	9	Panadero	3
Afinador de Pianos	1	Estudiante	1	Peluquero	1
Agricultor	2	Express particular	1	Pintor	1
Albañil	7	Farmacéutico	2	Plantillero	1
Armero	1	Filarmónico	1	Platero	4
Artista	1	Hacendado	5	Profesor	10
Barbero	2	Herrero	1	Propietario(a)	3
Cargador	1	Hojalatero	2	Relojero	1
Carpintero	15	Impresor	1	Sastre	4
Chofer	3	Industrial	1	Sombrerero	1
Comerciante	90	Ingeniero	3	Sorbetero	1
Conductor	3	Jornalero	2	Telegrafista	1
Contratista	3	Labores domésticas	38	Telefonista	1
Corredor	1	Lavandero	1	Tenedor de libros	8
Dentista	1	Linotipista	1	Tipógrafo	2
Director de FUY	1	Mecánico	21	Zapatero	5
Doctor	7	Modista	2	Sin Datos	5

Fuente: Elaboración propia con base en HERNÁNDEZ G. *Directorio*, 1-98.

## A MODO DE CONCLUSIÓN: LAS NUEVAS DINÁMICAS DEL BARRIO ANTE EL FERROCARRIL

El establecimiento de las infraestructuras en las ciudades no sólo genera transformaciones morfológicas, también afecta las dinámicas urbanas. Estos cambios se pueden dar en mayor o menor medida, dependiendo de la vocación del uso del suelo en donde se establecen, la relación que con ellas establecen los habitantes del lugar —apropiación, aprovechamiento del espacio como oportunidad laboral, contribución para la urbanización, conflicto, aparición de nuevas prácticas en la zona y/o eliminación de otras, etc.—, la extensión territorial que abarcan y la manera en que afectan la interconectividad entre las distintas partes de la ciudad.

Este artículo muestra los cambios que se dieron en el barrio de La Mejorada en la ciudad de Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria. El caso de Mérida resulta paradigmático, ya que fue en esta ciudad en donde se construyó la primera estación central de todo el país. La Estación Central de Pasajeros de Buenavista, en la Ciudad de México, se inauguró en 1937, mientras que el servicio de carga se trasladó a la estación de Nonoalco.<sup>87</sup> Otro aspecto que se puede destacar es que, a diferencia de lo ocurrido en la capital del país, en donde las estaciones se construyeron en la ciudad extramuros y contribuyeron al proceso de expansión urbana,<sup>88</sup> las estaciones ferroviarias de Mérida, en particular las del Ferrocarril de Mérida a Progreso, y posteriormente la Estación Central, se construyeron en zonas cercanas al área central de la ciudad y no en sus periferias.

En Mérida, el establecimiento de la estación del Ferrocarril de Mérida a Progreso y sus vías en el barrio de La Mejorada, así como la circulación de las locomotoras del Ferrocarril

<sup>87</sup> GUAJARDO SOTO, “Tecnología”, 19-20.

<sup>88</sup> IBARRA DERAS, “Los efectos”.

de Mérida a Valladolid por las calles del mismo barrio y, de manera posterior, la unificación de las empresas ferroviarias en Ferrocarriles Unidos de Yucatán, trajeron consigo distintas transformaciones. Estas no solo se manifestaron en el suelo urbano y su uso, sino en la relación entre la infraestructura ferroviaria y los habitantes de la zona y los pacientes del Hospital General, cuya cotidianidad fue trastocada por el ruido, el humo y la incorporación de nuevos personajes a su espacio habitado, causando problemáticas e inconformidades que se manifestaron en la prensa de la época.

Un aspecto importante en estas modificaciones fue el dominio que tuvieron las empresas ferroviarias —la del Ferrocarril de Mérida a Progreso y de manera posterior Ferrocarriles Unidos— sobre el suelo urbano. Si bien durante un primer momento la empresa de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso adquirió una serie de propiedades en las inmediaciones de su estación y sobre la calle que atravesaba su vía, no precisó que estas estuvieran juntas una de la otra, por lo que sus administradores no se vieron en la necesidad de recurrir a la expropiación. Por el contrario, la construcción de la Estación Central si requirió de un espacio de grandes dimensiones y la empresa debía poseer todos los terrenos que componían las cinco manzanas que abarcaría el proyecto. Esto generó que los directivos recurrieran a la compra, la expropiación y la intervención del gobierno estatal y municipal para concretar el proyecto.

El tema más complicado para abordar son las relaciones entre los sujetos y el espacio. En la medida en la que las fuentes lo han permitido, se buscó explicar algunas de las problemáticas surgidas de la instalación de la infraestructura, y más adelante, con la construcción de la Estación Central. En este último caso es posible vislumbrar como las áreas cercanas a la vía, las instalaciones mercantes y las instalaciones técnicas del ferrocarril se constituyeron como espacios de trabajo, trabajadores y hábitat obrero, tal y como lo han observado Sátyro Maia y

Santos y Ganges en algunas ciudades brasileñas, debido a que esas instalaciones generaban una gran cantidad de trabajos especializados.<sup>89</sup> Sin duda hacen falta estudios sobre este tema para otras ciudades mexicanas.

Otros efectos de la construcción de la Estación Central fueron la recuperación de la plaza de La Mejorada como espacio público de esparcimiento, así como el retiro de algunas vías que despejaron las calles para el tránsito vehicular, de carretas e incluso peatonal. Queda como una tarea pendiente explorar cuales fueron las transformaciones urbanas que se dieron después de la apertura de la Estación en 1920, tanto en la zona como en la estructura interna y organización de la ciudad de Mérida en años posteriores.

<sup>89</sup> SÁTYRO MAIA y SANTOS Y GANGES, “Historia urbano-ferroviaria”.