

**UN
CAMINO
HACIA
EL TREN MAYA**



**LA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES EN
YUCATAN (1857-1920).**

Primera Edición, 2022

Nuevos nombramientos del Presidente de la República

Ciudad de México, 11 de enero de 2022.- El presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, realizó designaciones en el Gabinete Legal y Ampliado, por lo que el secretario de Gobernación, Adán Augusto López Hernández, dio posesión del cargo Javier May Rodríguez, nuevo director general del Fondo Nacional de Fomento Turístico (Fonatur).

Javier May Rodríguez

Originario de Comalcalco, Tabasco. Asumió como secretario de Bienestar el 2 de septiembre de 2020; anteriormente fue subsecretario de Planeación, Evaluación y Desarrollo Regional en la misma dependencia, donde estuvo a cargo del programa Sembrando Vida.

Ha desempeñado distintos cargos de elección popular. En septiembre de 2018, en la LXIV Legislatura, fue Senador de la República por su estado natal, cargo al que pidió licencia para incorporarse a la Secretaría de Bienestar.

En 2001 fue elegido diputado a la LVII Legislatura del Congreso del Estado de Tabasco, donde presidió la Comisión de Asuntos Electorales.

Asimismo, fue presidente municipal de Comalcalco, Tabasco, en dos ocasiones, la primera de 2007 a 2009 y la segunda de 2016 a 2018.

Desde hace más de 30 años, Javier May Rodríguez ha participado en el movimiento por la transformación de México.



El Secretario de Gobernación, Adán Augusto López Hernández, dando posesión del cargo a Javier May Rodríguez.



17 de Agosto de 2021

Sr. Presidente y amigo:

Le dedico este libro del que también soy compilador, para recordarle a las nuevas generaciones, como el ferrocarril fue la columna vertebral del progreso de la península de Yucatán y como la cuanta transformación con su nueva visión de sentido social está incorporando al Sureste a la modernidad del País a través del Tren Maya.

Promesa de campaña que se cumple.

Saludos

Noé

Compiladores:

C. NOE ANTONIO PENICHE PATRON.

C. GELASIO FRANCISCO LUNA CONSUELO.

Agradecimientos:

C. JORGE NUÑO JIMENEZ.

C. CAMILO CAMPOS MENDEZ.

C. JOSE ANTONIO GUTIERREZ TRIAY.

C. DAVID GONZALEZ DOMINGUEZ.

C. MANUEL MENDOZA CAHUICH.

C. ANA MARIA AGUIAR LORIA.

C. ANGELINA TUN PETUL.

C. FRANCISCO J. ROSADO MAY.

C. MARIO CHAN COLLI.

Discurso del presidente Andrés Manuel López Obrador durante la Ceremonia de petición de perdón por agravios al pueblo maya



Autoridades tradicionales de los pueblos mayas de la Península de Yucatán, de Quintana Roo, Ciudadanos gobernadores de Tabasco, de Chiapas, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, Autoridades civiles y militares:

Esta ceremonia de perdón del Estado mexicano se inscribe en las conmemoraciones por los 700 años de la fundación de Tenochtitlan, los 500 años de la invasión europea y los 200 años de nuestra Independencia nacional.

Aquí, por un imperativo de ética de gobierno, pero también por convicción propia, ofrecemos las más sinceras disculpas al pueblo maya por los terribles abusos que cometieron particulares y autoridades nacionales y extranjeras en la conquista, durante los tres siglos de dominación colonial y en dos siglos del México independiente.

En 1849, tras el inicio de la rebelión de los mayas de Yucatán, buena parte de lo que ahora llamamos “opinión pública” era, aunque nos parezca increíble, favorable a acabar con la población indígena. Periódicos como *El Universal*, *El Globo* y *El Siglo Diez y Nueve* pedían la conformación de cuerpos del ejército dedicados exclusivamente al exterminio de los rebeldes sin mediar tregua. Las posturas más moderadas se manifestaban por hacer desaparecer a los pueblos originarios mediante la aculturación y la asimilación, como lo expresó un editorial de *El Monitor Republicano* del 6 de junio

de 1849: “Todas las personas –afirmaba este editorial– sensatas, decía, convienen en la necesidad que hay de que desaparezca la raza indígena, numerosísima en nuestro país y la más atrasada por desgracia en la carrera de la civilización; mas no todos convenimos en los medios de hacerla desaparecer –decía este escrito–. Pretendemos algunos, si no estamos engañados, en que para conseguir este fin, debe recurrirse a la violencia, a las armas; otros queremos –decía el que escribió ese artículo– hacer que se pierda esa raza civilizándola y mezclándola con las demás.”

Lo cierto es que todos los pueblos originarios de México, todos los pueblos hasta la actualidad, han sufrido la explotación, el despojo, la represión, el racismo, la exclusión y las masacres, todos los pueblos, pero los yaquis y los mayas han sido, para vergüenza de todos, los peor tratados, las víctimas de la mayor crueldad. Estas dos etnias resistieron y sobrevivieron al exterminio. Estas infamias no solo se cometieron durante la invasión española y el dominio colonial, sino también en la época del México independiente y con mayor brutalidad, durante el porfiriato, hace apenas 110 años.

La dictadura de Porfirio Díaz que se abatió sobre México por 34 años, de finales de 1876 a mediados de 1911, despojó de sus tierras a las comunidades indígenas para beneficiar a particulares nacionales y extranjeros.

La ideología dominante de entonces sostenía que los indígenas debían trabajar como peones y ser entregados como la tierra, el agua, el petróleo y los bosques, a los llamados hombres de negocios para conseguir así el ansiado progreso del país.

Desde luego, como se hizo durante el reciente periodo neoliberal y en todos los periodos de saqueo, los gobernantes de aquel entonces empezaron a arreglar o ajustar el marco legal: desde antes de Porfirio Díaz, pero con más tenacidad en su mandato, se aprobaron leyes de colonización y de terrenos baldíos, en los cuales se incluían las tierras comunales que desde siglos atrás habían pertenecido a las comunidades, a los pueblos indígenas.

La fórmula de este despojo la explicó el mismo Porfirio Díaz en uno de sus informes; sostenía: “En el plan general de mejoras para activar los progresos de la República, no podía descuidarse la colonización, pues es una necesidad de primer orden el poblar las vastas regiones hoy desiertas de nuestro territorio que solo aguardan la mano del hombre para derramar para el país la abundancia y la prosperidad.

Decía Porfirio Díaz: el Ejecutivo ha creído que para resolver esta cuestión de manera conveniente y práctica, era necesario, ante todo, proceder a averiguar de los terrenos en propiedad nacional de que pudiera disponer el gobierno, y convencido de que la acción particular estimulada por el interés privado es mucho más eficaz que la oficial, ha celebrado, conforme a la ley, contratos con varias empresas que se ocupan en la medición y deslinde de terrenos sin más costo para el erario que la tercera parte de las que aquellas midan y deslinden”.

Las compañías deslindadoras, inicialmente fundadas por 29 personas influyentes de las altas esferas oficiales, concentraron grandes extensiones del territorio nacional, incluidas, como ya lo señalamos, las tierras que poseían los pueblos indígenas desde antes de la Conquista y que en muchos casos contaban con títulos de propiedad que les habían otorgado las autoridades coloniales.

Este despojo, llevado a cabo con violencia y crueldad, solía justificarse diciendo que se trataba de indios salvajes o, como lo sostenía el propio Porfirio Díaz en el caso de los mayas, asegurando que los indígenas, y repito lo que textualmente decía: pretendían “adueñarse” de terrenos de la nación.

Durante todo el tiempo que duró la guerra contra los mayas, el dictador rendía cuentas en sus informes oficiales de su vergonzosa actitud y agresión. Por ejemplo, en 1901, dio a conocer que estaba a punto de aplastar la rebelión de los mayas de Yucatán; al año siguiente, también en su informe, los consideró “sin iniciativa para combatir” y los tachó de “grupos errantes” que resistían en la selva sin someterse. El mismo Porfirio incluso llegó a justificar, en 1902, la creación del territorio federal de Quintana Roo sobre una extensa porción del estado de Yucatán, diciendo que esa “espaciosa –lo cito textualmente– esa espaciosa zona del suelo mexicano, conquistada palmo a palmo a las tribus rebeldes que de ella se habían adueñado”, sería entregada a la “benéfica influencia... de los capitales” y tendría de parte del gobierno federal “una vigencia efectiva, fundada en elementos sólidos” para garantizar “su desenvolvimiento sin dificultad de ninguna especie a la par que la mayor eficiencia en asuntos de orden administrativo”.

Las llamadas “campañas” contra los mayas, los mayos y los yaquis, fueron en realidad una segunda conquista, no menos brutal que la de 1521. Una vez más los bárbaros eran quienes, mediante la fuerza, despojaban y trataban como extranjeros y hasta como invasores a los dueños originarios de las tierras, mediante una guerra cruel y dispareja, para la cual el régimen adquirió las más sofisticadas armas de la época. Además de un número indeterminado de cañones, se compraron 42 mil fusiles y 9 mil carabinas Maüser, un armamento muy superior “en todos sentidos al que antes era reglamentario”. Este armamento era utilizado por soldados, en su mayoría indígenas, para masacrar, por órdenes superiores, a sus hermanos del mismo origen y de la misma cultura.

Aquí, en la Península de Yucatán, estuvieron los militares más sanguinarios del ejército, aquí estuvo Victoriano Huerta, Aureliano Blanquet, Abraham Bandala, Ignacio Bravo, entre otros. Téngase en cuenta que los más famosos soldados de la dictadura porfirista hicieron la mayor parte de su carrera militar reprimiendo movimientos políticos opositores, sofocando rebeliones campesinas y combatiendo a indígenas, lo cual en esa época era indispensable para adquirir fama de hombres “rectos y enérgicos”, a fin de escalar hasta los peldaños más altos del poder. Inclusive, durante la guerra contra los yaquis y los mayas, oficiales de algo rango recibían medallas “al mérito militar” como gratificación por sus infamias; destaco que hacia 1903, Victoriano Huerta, teniendo como segundo al mando a Aureliano Blanquet, fue jefe provisional del territorio de Quintana Roo. En ese tiempo, Huerta consumó la matanza de Akumal y por esta hazaña represiva fue ascendido a general de brigada. Años más tarde, en 1913, Huerta y Blanquet ordenaron el asesinato del presidente Francisco I. Madero, nuestro Apóstol de la Democracia, y del vicepresidente, José María Pino Suárez. El 2 de abril de 1904, al tiempo que conmemoraba, como cada año, su triunfo contra las tropas francesas en Puebla, en 1867, Porfirio Díaz declaraba formalmente concluidas “las interminables” campañas de pacificación de Sonora y Yucatán y se otorgaba a sí mismo el cordón militar. Leo textualmente lo que decía ese manifiesto: “por haber concebido y llevado a buen término la campaña contra los indios salvajes de Yucatán”.

A pesar de la bárbara agresión de la dictadura porfirista, los mayas de la Península de Yucatán aprendieron a resistir en la selva y algunos, no muchos, lograron sobrevivir. En ese entonces, en Quintana Roo, por cada habitante civil había dos soldados; sin embargo, la colonización fracasó, entre otras cosas, porque no era fácil para un extraño a este medio enfrentar las enfermedades tropicales como el paludismo o la funesta malaria.

Aunque en Yucatán hubo auge con el henequén, prácticamente lo que hoy es el estado de Quintana Roo, permaneció inhabitable. En el censo de 1910, mientras Yucatán contaba con 339 mil 613 habitantes, en Quintana Roo solo había 9 mil 109 personas.

Por cierto, en ese tiempo, el periódico oficialista *El Universal*, en respuesta a una denuncia sobre la esclavitud sostenía sin recato alguno que se trataba de un mal necesario, pues “era una forma de

progreso económico” y ponía como ejemplo a Yucatán, cito: “donde el progreso del henequén se debía a la esclavitud de los mayas”.

En Quintana Roo sólo se acaparó la tierra, pero no se produjo nada. Había algunos campamentos de corte de madera, pero la mayor parte del territorio estaba abandonado. Los terratenientes porfiristas ni siquiera conocían sus propiedades.

Rodolfo Reyes, hijo del general Bernardo Reyes, fue beneficiado con una gran extensión de terrenos nacionales, aquí en Quintana Roo, y un hermano del maestro Justo Sierra, secretario de Educación en el porfiriato, de nombre Manuel Sierra Méndez, era dueño de toda la Isla de Cozumel.

Otro dato doloroso, aterrador es que Quintana Roo, en ese entonces, era una enorme cárcel donde venían a pagar sus condenas los opositores al régimen porfirista. Fueron esos reos quienes, con trabajos forzados, reconstruyeron el pueblo de Chan Santa Cruz tras la derrota de sus fundadores mayas a manos del general porfirista Ignacio Bravo.

En el archivo de Porfirio Díaz hay un reporte en el cual le informan que el primero de junio de 1907, cinco meses después de la huelga y de la matanza de Río Blanco, el vapor Progreso zarpó de Veracruz con 16 dirigentes obreros detenidos y deportados a Quintana Roo y poco después regresó por 22 opositores más. La mayoría de los presos enviados a Quintana Roo no logró sobrevivir a la dureza del sistema carcelario, a los malos tratos y a las enfermedades causadas por un clima al que no estaban habituados.

Quién iba a pensar que la otrora Siberia mexicana, Siberia tropical, como se llegó a conocer a Quintana Roo, se convertiría con el tiempo en una de las regiones turísticas más importantes del mundo. Ahora, este estado, según el censo de 2020, cuenta con 1 millón 857 mil habitantes y es el que ha registrado mayor crecimiento demográfico en el país durante las últimas décadas. Cancún, toda la Riviera Maya, con su belleza natural, el mar Caribe color turquesa y sus majestuosas zonas arqueológicas, causan asombro a millones de visitantes de todas las latitudes.

¿Qué pedimos?, ¿qué exclamamos?, ese esplendor actual de la región no nos haga olvidar que aquí viven los descendientes de quienes padecieron la más inhumana de las injusticias: la guerra de exterminio.

Aunque todavía hay mucha pobreza, no podemos decir que el presente es como el pasado oprobioso porfirista, porque ahora hay libertades, son públicas, notorias, se expresa sin censura y hay sobre todo una nueva voluntad de hacer justicia para bien del pueblo, como en los tiempos de la Revolución Mexicana. Tan es así que por eso estamos aquí ofreciendo perdón y exponiendo que jamás vamos a olvidar a los pobladores del México profundo. Si tuviera que decir en una frase qué busca el gobierno que represento, repetiría: por el bien de todos, primero los pobres, y arriba los de abajo y abajo los privilegios.

En fin, nuestro compromiso es escuchar, atender y respetar a todas y a todos, pero dándole preferencia a los más necesitados, en especial, a los mayas y a los indígenas de todas las culturas de México; así lo estamos haciendo aquí en Quintana Roo y en el país entero; no describo programa por programa, acción por acción, beneficio por beneficio, porque estamos en veda electoral y no quiero que se mal interprete o se use de pretexto para que nuestros adversarios conservadores o neoporfiristas nos ataquen, como es costumbre.

Agradezco al presidente de la República de Guatemala, nuestra nación hermana y vecina, Alejandro Giammattei; agradezco a Alejandro Giammattei Falla por su participación en este importante acto.

Muchas gracias, Alejandro, por acompañarnos aquí en Chan Santa Cruz. Aquí en estas tierras de Chan Santa Cruz donde los antiguos pobladores eran los guardianes de la Cruz Parlante, que enviaba mensajes a través de “escuchas” para advertir del peligro y proteger al pueblo maya, un pueblo cuyo pasado es orgullo y cuyo presente es signo de identidad para México y para Guatemala, para nuestros países.

La antigua Chan Santa Cruz, a la que durante el porfiriato se dio el nombre de Santa Cruz de Bravo, en honor al general Ignacio Bravo, quien, con el látigo, el revólver y la mano dura, gobernó sin piedad, Quintana Roo de 1903 a 1911; ahora este sitio histórico, este municipio sagrado lleva el nombre de Felipe Carrillo Puerto, un revolucionario defensor de los mayas.

Recordar a todos, mujeres y hombres, que han luchado por la justicia en otros tiempos, es mantener siempre encendida la llama de la fe, en los ideales del mundo maya, en los ideales universales de la libertad, de la igualdad de la fraternidad.

Muchas gracias.

Felipe Carrillo Puerto, Quintana Roo, 3 de mayo de 2020

+++++

Historia de los Ferrocarriles en Yucatán (1857-1920)

Gelasio Luna y Luna.



Tren Maya Sur Sureste de México (2018-2024)



Es innegable la visión y el proceso de construcción del ferrocarril en Yucatán, aquellos pioneros sabían que les dejaría una derrama importante de dinero y poder, pero también sabían que estaban dando una columna vertebral a la economía de la región. Es así que con una nueva visión de sentido social el presidente Andrés Manuel López Obrador incorpora al sureste a la modernidad del país a través de**EL TREN MAYA**



El **Tren Maya** es un proyecto del gobierno federal de México para el transporte de pasajeros y carga a través de la península de Yucatán como parte de la expansión de la red nacional ferroviaria.

¿Qué es el Tren Maya y en qué consiste?

El Tren Maya es un proyecto integral cuyo objetivo principal es lograr el desarrollo sustentable del sur-sureste de México. El documento original contiene información técnica y una descripción general de los componentes ambientales y sociales del proyecto para asegurar el bienestar de la población y el respeto al medio ambiente.

¿Qué energía moverá al tren Maya?

En un tramo de casi 700 kilómetros los **trenes** operarán a base de energía eléctrica mientras que el saldo del trayecto diseñado para el servicio mixto (diésel-eléctrico) podrá adaptarse a esta alimentación. El presidente López Obrador dio el banderazo de inicio de obras en el tramo 3 del **Tren Maya** en Maxcanú, Yucatán el **6 ago. 2020**.

¿Qué beneficios ofrece el tren Maya?

Dentro del PND (plan nacional de desarrollo), el **Tren Maya** constituye el más importante proyecto de infraestructura regional, que estará orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la región sur sureste, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona y propiciar el ordenamiento territorial

¿Por dónde pasará el tren Maya?

El **Tren Maya** nos une.

Recorrerá una distancia de 1,500 km aproximadamente y pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

| Construcción (Tramos) del Tren Maya | | |
|--|--------------------------------|-----------------------|
| No. | Tramo | Longitud |
| 1 | Selva 1 (Palenque - Escárcega) | 228 km aprox. |
| 2 | Golfo 1 (Escárcega - Calkiní) | 235 km aprox. |
| 3 | Golfo 2 (Calkiní - Izamal) | 172 km aprox. |
| 4 | Golfo 3 (Izamal - Cancún) | 257 km aprox |
| 5 | Caribe 2 (Cancún-Tulum) | 121 km aprox. |
| 6 | Caribe 1 (Tulum- Chetumal) | 254 km aprox, |
| 7 | Selva 2 (Escárcega - Chetumal) | 287 km aprox. |
| | TOTAL | 1554 km aprox. |

¿Qué estaciones contempla el tren Maya?

Las estaciones contempladas hasta el momento son

- Palenque, CHIS
- Boca del Cerro, TABS
- El Triunfo, TABS
- Escárcega, CAMP
- San Francisco de Campeche, CAMP
- Mérida, YUC
- Izamal, YUC
- Chichén Itzá, YUC
- Valladolid, YUC
- Nuevo Xcán, QROO
- Cancún, QROO
- Puerto Morelos, QROO
- Playa del Carmen, QROO
- Tulum, QROO
- Cobá, QROO
- Felipe Carrillo Puerto, QROO
- Bacalar, QROO
- Chetumal, QROO
- Xpujil, CAMP

:

Estaciones por Estado

| | |
|---------------------------|------------------------|
| YUCATAN | Mérida |
| | Izamal |
| | Chichén Itzá |
| | Valladolid |
| QUINTANA ROO | Nuevo Xcán |
| | Cancún |
| | Puerto Morelos |
| | Playa del Carmen |
| | Tulum |
| | Cobá |
| | Felipe Carrillo Puerto |
| | Bacalar |
| | Chetumal |
| | CAMPECHE |
| San Francisco de Campeche | |
| Xpujil | |
| TABASCO | Boca del Cerro |
| | El Triunfo |
| CHIAPAS | Palenque |

Sin embargo, con el tiempo, conforme el tren vaya madurando y aumenten las condiciones de demanda, se podrán ir añadiendo otras estaciones. Cabe señalar que por consideraciones operacionales, estas estaciones pueden llegar a cambiar



Una obra de la magnitud del tren maya puede generar opiniones encontradas por lo que Fonatur ha estado pendiente de aclarar temas relacionados principalmente con el medio ambiente y que por considerar relevantes mencionamos a continuación:

¿Se protegerán las áreas naturales protegidas y regiones prioritarias?

La Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) fue parte del proceso de Evaluación de Impacto Ambiental, examinando y retroalimentando el proyecto.

En la Manifestación de Impacto Ambiental del proyecto en su primera fase se reconoce su trayectoria por 2 ANPs federales:

- Cañón del Usumacinta
- Reserva de la biósfera Los Petenes

La Semarnat determinó que el Tren Maya puede construirse sobre la vía previamente existente y que se debe presentar garantía de su protección antes del inicio de cualquier obra en las mismas. El Tren Maya recuperará la conectividad biológica de los Petenes a través de la construcción de pasos de fauna.

Sobre las estatales: En el caso de la reserva Cuxtal, del total de hectáreas que comprende la reserva, el proyecto del Tren Maya contempla ocupar de forma directa únicamente el 0.28%, cerca de 30 hectáreas; lo que no afectará la integridad o funcionamiento de los servicios ecosistémicos y la conectividad del paisaje, ni incrementará la problemática ambiental existente.

Con una inversión de 278'614,000 de pesos que serán canalizados al Fondo Municipal Verde, se implementarán medidas de prevención, mitigación y/o compensación ambiental que permitan el cumplimiento de la normatividad ambiental y de los principios de sustentabilidad ecológica. Sobre la reserva estatal geohidrológica del anillo de cenotes, el proyecto no incide en la zona.

¿Se protegerá y conservará la selva?

La selva no será destruida, dado que la mayor parte del trazo transcurre por superficies cuyo uso de suelo corresponde a vías generales de comunicación, como es el caso del derecho de vía del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, tal y como lo demuestra el hecho de que solo el 30.88% (823.98 hectáreas) de las 2,668.26 hectáreas que ocupan las obras y actividades del Tren Maya en la Fase unos requerirán de cambio de uso de suelo.

Es necesario hacer notar que las selvas dentro del Sistema Ambiental Regional del Tren Maya en Fase unos corresponden a selvas secundarias producto del manejo y aprovechamiento ancestral que de ellas han hecho

las diversas comunidades mayas ahí asentadas, asociadas, la mayor de las veces, a la producción de cultivos básicos. Además, una vez evaluadas estas bajo la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable se determinó que no todas las superficies eran forestales, por lo que, incluso, la superficie que requiere cambio de uso de suelo disminuyó.

Por cada árbol afectado se plantarán 16 y Fonatur les dará seguimiento hasta que se garantice su supervivencia.

¿Están previstos los riesgos asociados al proyecto Tren maya?

El equipo del Tren Maya tiene el compromiso de hacer todo lo posible para identificar los posibles riesgos del proyecto en todas sus aristas y trabajar para controlarlos y mitigarlos.

Para esto, cientos de personas trabajan en atender todos los planes posibles para mitigar riesgos, ya sean económicos, sociales, ambientales, culturales y técnicos.

¿El Tren Maya con que estudios avanza?

Ninguna obra del Tren Maya avanza sin las autorizaciones correspondientes. Para esto, hay decenas de estudios que incluyen:

- Ingeniería Básica
- Análisis Costo-Beneficio
- Estudios de Manifestación de Impacto Ambiental
- Estudios técnicos de ONU-Hábitat
- Diagnóstico de la organización económica comunitaria del sureste del Conalep
- Entre otros tantos.

¿Está prevista la urbanización alrededor del proyecto

Las comunidades sustentables son núcleos urbanos que estarán alrededor de las estaciones del Tren Maya y que tienen como objetivo ordenar el crecimiento urbano y comercial. Las Comunidades Sustentables mejorarán la accesibilidad y la calidad de vida de las poblaciones cercanas y permitirán el desarrollo de manera integral y sustentable.

En estas áreas se intervendrá dependiendo de las necesidades y requerimientos de cada localidad y su área de influencia, pero contarán con equipamientos de salud y educación, vivienda, áreas comerciales y de servicios, espacios públicos y áreas verdes.

Fonatur atañe su responsabilidad para reducir el impacto del crecimiento poblacional a través de la gestión territorial y el desarrollo ordenado y planeado.

¿Se realizó oportunamente una Consulta Indígena?

El proceso de diálogo y participación con los pueblos y comunidades del Tren Maya representa la mayor Consulta Indígena para un proyecto de infraestructura

en la historia de México; con los desafíos que eso implica. Por lo que el proceso de consulta a los pueblos indígenas no se puede ver como un acto finito, sino que es un elemento permanente fortalecido a través de una serie de acciones, que buscan mantener un diálogo permanente para:

Establecer un diálogo con los pueblos y comunidades indígenas a fin de recibir sus opiniones sobre el "Proyecto de Desarrollo Tren Maya"; y establecer acuerdos con los pueblos y comunidades indígenas que se encuentran en el área de influencia del Proyecto, respecto de su participación en la implementación de dicho proyecto, así como en la distribución justa y equitativa de los beneficios.

¿Está participando el CONACYT en el proyecto?

Fonatur y el proyecto Tren Maya reciben el análisis de riesgos previsible que realizó la comunidad científica. Estos señalamientos son oportunos y han sido identificados desde un principio. El equipo de trabajo experto que impulsa el proyecto prioritario ya los tenemos en consideración y los atendemos.

El análisis publicado por el grupo de expertos de CONACYT puede ser considerado un pre-diagnóstico, pues parte de los riesgos **previsibles de un proyecto de esta envergadura**.

¿Se dará protección al acuífero en el proyecto?

Entre las condicionantes de Semarnat se encuentra: “**deberá establecerse un monitoreo sistemático y permanente sobre el funcionamiento de las obras de drenaje**, por lo que se requerirá que se verifique que las medidas planteadas en el proyecto se diseñen con base en información hidrológica actualizada, como el "Estudio de información integrada del acuífero cárstico Península de Yucatán", publicado por el INEGI en el año 2016”.

¿Participan las comunidades en el proyecto tren maya?

El proyecto evoluciona constantemente para integrar las preocupaciones comunitarias, son pruebas de esto:

- Cambios de trazo
- Aumento de estaciones y paraderos
- Electrificación
- Aumento de medidas de mitigación
- Firmas de compromisos

¿Las comunidades y la reubicación es una posibilidad?

Al momento no se ha dado ni una reubicación. Las reubicaciones serán consensuadas, en apego a un proceso justo y equitativo, con el debido respeto a los derechos fundamentales de las personas y sus hogares.

Los trabajos de modernización de la vía en esta zona requieren asegurar una distancia con las viviendas aledañas para permitir la realización de las obras y la

operación del tren, sin comprometer la seguridad de las y los habitantes durante y después de la construcción.

En Campeche, la relocalización es necesaria por motivos de seguridad para las personas que residen junto a las vías del tren, en los predios que se ubican en el lado oriente de la vía, en las colonias Camino Real, Benito Juárez, Bellavista, Santa Lucía y La Ermita, en el lado del cerro del Fuerte de San José el Alto.

Contamos con el apoyo de ONU-Hábitat, con quien elaboramos un Protocolo de Relocalización Consensuada de Población, desde una perspectiva de Derechos Humanos. En él se establece la realización de una serie de actividades para asegurar un proceso justo y equitativo, con el debido respeto a los derechos fundamentales de las personas y hogares. ONU-Hábitat ha retomado el proceso 100% vía digital con entrevistas a las familias.

¿Quiénes son los beneficiados en el proyecto del tren maya?

El Tren Maya es principalmente un proyecto social. En gobiernos anteriores se permitió que el interés de privados se impusiera al de las personas. Solo se puede pensar que es un proyecto neoliberal si se ignoran los beneficios económicos, medioambientales, culturales y sociales que tendrá el Tren Maya para las personas que viven en la región.



El presidente de México con los gobernadores del sur sureste de nuestro país en reunión Tulum Quintana Roo México.



El presidente Andrés Manuel López Obrador y su esposa Beatriz Gutiérrez Müller en compañía del Gobernador de Yucatán Mauricio Vila Dosal y de Rogelio Jiménez Pons Director de FONATUR supervisando obras del Tren Maya en Yucatán.



Salvamento Arqueológico Programa FONATUR- INAH

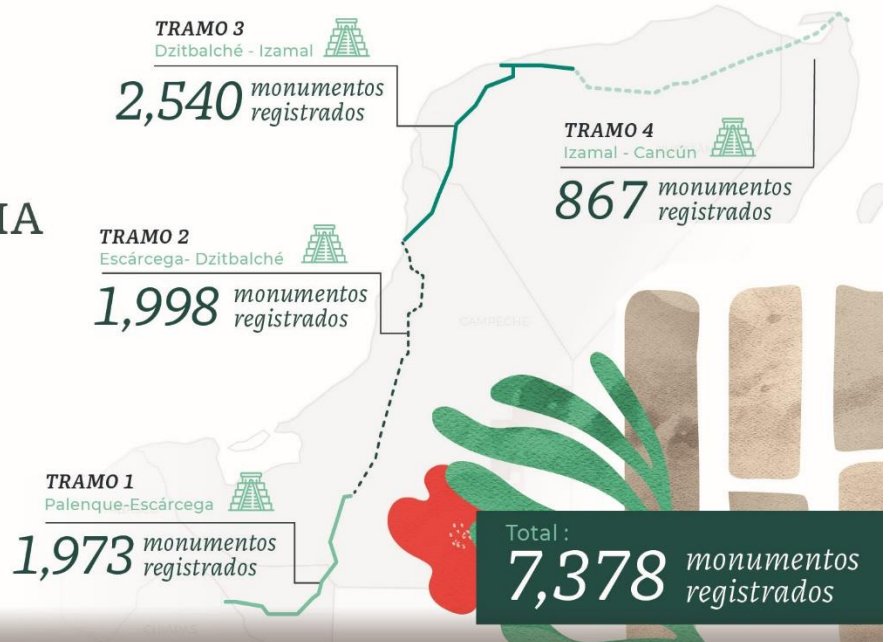


**TREN
MAYA**
TS'ÍMIN K'ÁAK

¡TRABAJAMOS PARA PROTEGER LA HERENCIA CULTURAL!

A la fecha, los trabajos realizados en el Tren Maya han revelado nuevos tesoros arqueológicos.

Trabajando de la mano del INAH, el Tren Maya garantiza el cuidado de la riqueza cultural del sureste.



[f t i gob.mx/trenmaya](https://www.gob.mx/trenmaya)

Autoridades **Tren Maya** y el INAH trabajan unidos para cuidar el patrimonio cultural del sur sureste de México. De acuerdo a información dada a conocer por autoridades relacionadas con la construcción **Tren Maya**, se han identificado siete mil 378 monumentos arqueológicos registrados hasta el último día del 2020 en el trazo que corresponde a los cuatro primeros tramos del proyecto.

Trabajando en equipo con el **INAH** para el cuidado de la riqueza cultural. es importante conocer lo que se ha encontrado en los primeros cuatro tramos del **Tren Maya** gracias a los trabajos de **salvamento arqueológico**.

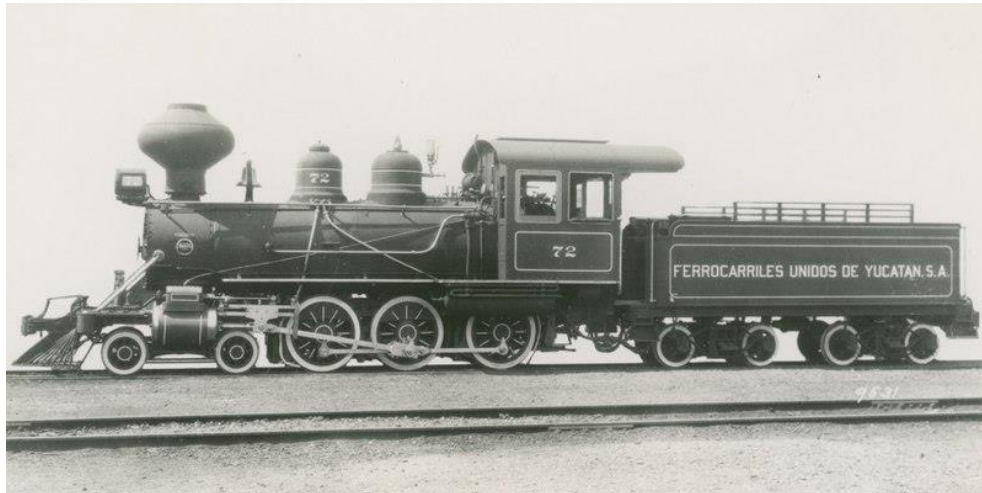
En el tramo uno, que corresponde de Palenque a Escárcega fueron ubicados mil 973 estructuras.

En el tramo dos, que va de Escárcega a dzitbalché fueron hallados dos mil 998 monumentos registrados.

Por su parte el tramo tres, Dzitbalché –Izamal se han localizado dos mil 540 estructuras.

En el tramo cuatro que recorrerán de Izamal a Cancún han sido localizados 867 monumentos.

Autoridades del **Tren Maya y el INAH** aclararon que no se descarta un cambio en la ruta del proyecto en caso de que afecte zonas arqueológicas



Historia de los Ferrocarriles en Yucatán (1857- 1920)



Tren Maya Banderazo de Obra 2020

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES EN YUCATÁN (1857-1920)



ÍNDICE

| | |
|---|---------------|
| AGRADECIMIENTOS | pág.15 |
| DEDICATORIA | pag.16 |
| Los Cronistas y el Tren | pag.17 |
| Antecedentes | pag.35 |
| Introducción | pag.38 |
| Preámbulo I | pag.41 |
| | |
| PRIMERA PARTE. | |
| I.- Nace el servicio público ferroviario en Yucatán (1857-1920) (El primer anteproyecto de presupuesto ferroviario en Yucatán) | pág.42 |
| II.- El Congreso del estado de Yucatán otorga la Concesión de la Franquicia Ferroviaria | pág.45 |
| III.- El primer litigio laboral relacionado con ferrocarriles | pág.47 |
| IV.- El primer ferrocarril construido en Yucatán a) Pormenores de la construcción del ferrocarril en Yucatán b) Primer servicio ferroviario entre Mérida y Progreso | pág.49 |
| V.- Tranvías rurales | pág.52 |
| VI.- Primera red ferroviaria integrada | pág.54 |
| VII.-Compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán. | pág.57 |
| VIII.- Consejos de Administración que intervinieron en la constitución de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUYSA). | pág.58 |
| IX.- Asientos en el Libro Diario Núm. 1 de FUYSA | pág.59 |
| X.- Datos tomados en libros contables. Noviembre de 1902 | pág.61 |
| XI.- Situación de la red ferroviaria al formarse FUYSA | pág.63 |
| XII.- Termina FUYSA la construcción de vías férreas | pág.64 |
| XIII.- Otros eventos correspondientes a la integración ferroviaria en Yucatán | pág.69 |
| XIV.- Libro de Actas Núm. 1. 1902-1912 | pág.72 |

| | |
|--|---------------|
| XV.-De la Primera Asamblea General de Accionistas Verificada el día 30 de diciembre de 1902. | pag.73 |
| XVI.- Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 8 de abril de 1904 | pág.76 |
| XVII.-Asamblea General Ordinaria del Día 30 de septiembre de 1904 | pág.78 |
| XVIII.- Asamblea General Ordinaria del Día 31 de marzo de 1905 | pág.79 |
| XIX.- Continúa la Asamblea del 31 de julio de 1907 con la nueva Directiva | pág.81 |
| XX.- Compra del ferrocarril de Mérida a Peto | pág.83 |
| XXI.-Síntesis | pág.89 |
| XXII.- Contexto histórico | pág.92 |
| XXIII.- Movimiento obrero hasta 1920 | pag.95 |
| XXIV.- Dificultades económicas hasta 1920 | pág.96 |

SEGUNDA PARTE

| | |
|---|----------------|
| Preámbulo II | pág.99 |
| XXV.-Inquietud social Contexto socioeconómico y político del ferrocarril en Yucatán (1875-1906) | pág.100 |
| XXVI.-Contexto político (Alteración del orden en Yucatán) | pág.109 |
| XXVII.-Hechos armados (Ejemplos de hechos de armas) | pág.116 |
| XXVIII.-Dificultades económicas del gobierno del estado de Yucatán. | pág.117 |
| XXIX.-Construcción de caminos en Yucatán | pág.119 |
| XXX.-Apoyo a la construcción, reparación y conservación de caminos | pág.120 |
| XXXI.-Apoyo a la construcción de vías férreas en Yucatán | pág.122 |
| XXXII.-Apoyo del gobierno del estado para el ferrocarril de Mérida a Progreso | pág.129 |
| XXXIII.-Intervención del H. Ayuntamiento de Progreso en asuntos ferroviarios | pág.132 |
| XXXIV.-Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal | pág.133 |
| XXXV.-Ferrocarril de Mérida a peto con ramal a Sotuta | pág.141 |
| XXXVI.-Ferrocarril de Mérida a Campeche | pág.145 |
| XXXVII.-Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a progreso | pág.146 |

| | |
|---|---------|
| XXXVIII.-Control gubernamental del personal de ferrocarriles | pág.150 |
| XXXIX.-Compañía del ferrocarril, muelle y almacenes del comercio s.a. | pág.152 |
| XL.-Tendido de vía en el estado de Yucatán | pág.153 |
| XLI.-Profesionistas yucatecos en la construcción de la red ferroviaria en Yucatán | pág.155 |
| XLII.-Los ferrocarriles y las fiestas patrias | pág.156 |
| XLIII.-Ferrocarril a quintana roo y frontera a Belice | pág.157 |
| XLIV.-Reflexiones respecto a la función del Ferrocarril | pág.158 |

TERCERA PARTE

| | |
|--|---------|
| Preámbulo III | pag.162 |
| XLV.- Red de vías Decauville | pág.163 |
| XLVI.- ¿Tranvías vs. Ferrocarriles? | pág.217 |
| XLVII. - Las vías férreas y el interés público | pág.218 |
| XLVIII. – Comentarios | pág.221 |
| XLIX.-Apéndice | pag.225 |
| L.-Bibliografía | pag.256 |
| LI -Reseña Fotográfica | pág.260 |



Agradecimiento

Cuando nos olvidamos que la historia es una parte importante de la esencia de nuestra cultura y permitimos que se pierda, les quitamos la oportunidad de conocer a nuestros jóvenes la historia del desarrollo de la península, que en los siglos XIX y XX impulsó la visión por crear una infraestructura ferroviaria que fuera el motor del desarrollo económico, que la obra relata y que fue el esfuerzo de más de diez años por recabar la información sobre el tema y que, gracias a la visión del arquitecto Rogelio Jiménez Pons, Director General del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) (quien está materializando esta obra), y encargado del nuevo proyecto de desarrollo de la península a través de crear una infraestructura ferroviaria (el Tren Maya), esfuerzo similar al que la historia nos relata y que demuestra a las nuevas generaciones de mexicanos que uniendo esfuerzos como lo hicieron nuestros antepasados con tenacidad y ahínco somos capaces de ofrecer un mejor futuro a los habitantes de la península de Yucatán.

Me gustaría añadir que si mi padre viviera le dedicaría esta obra especialmente al presidente de los Estados Unidos Mexicanos Lic. ANDRES MANUEL LOPEZ OBRADOR, por su interés y visión en darle conectividad al sureste de México a través del ferrocarril para integrarlo a la modernidad y al desarrollo de la nación.

Como se podrá observar en el desarrollo de la obra, los peninsulares que habitaban esta región sureste del país comprendieron y entendieron que el desarrollo de una infraestructura a través del ferrocarril apoyaría el despegue económico de la península y la incorporaría al crecimiento del resto del país, es así que con gran visión el jefe del ejecutivo retoma la idea que la gente de la península tuvo y no se equivocaron, para darle un nuevo impulso al desarrollo del sureste a través del apoyo a renovar y modernizar la infraestructura ferroviaria que seguro nos llevara a alcanzar mejores metas de bienestar para las comunidades de la península.

Este agradecimiento no estaría completo, si nos olvidamos de esos mexicanos que ahora con ese mismo ímpetu, disciplina y orgullo que demostraron los Ferrocarrileros UNIDOS DE YUCATAN (FUY) y UNIDOS DEL SURESTE (FUS), para construir e impulsar el desarrollo de la infraestructura que se requiere en este tiempo, para iniciar el despegue hacia un mejor futuro de la península, ante esta visión , una nueva generación toma la estafeta para modernizar e impulsar el desarrollo del sureste de México ,es por esto, que esta obra también va dedicada a ellos, a esa nueva generación que cree en la capacidad y potencial del mexicano para hacer de este sueño, una realidad

Gelasio Luna Conzuelo



DEDICATORIA

Dedico estas breves notas de la historia a todos y cada uno de los trabajadores que laboraron en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, quienes supieron cumplir con su deber encontrando el orgullo interior de saber que, superándose en su esfuerzo con entusiasmo, adquirirían una auténtica conciencia ferrocarrilera.

Bien por los trabajadores que conociendo las raquíticas condiciones presupuestales tuvieron fe en el servicio público ferroviario, demostrando a base de esfuerzo y disciplina la nobleza de su materia prima humana, soñando con dejar de ser el hermano pobre y olvidado de la familia ferrocarrilera mexicana.

Gelasio Luna y Luna

junio 2005



Ing. Gelasio Luna y Luna en una jornada de trabajo

LOS CRONISTAS Y EL TREN

Cronistas de Quintana Roo en la Consulta Indígena El Tren Maya y Quintana Roo. (Dos visiones)

En noviembre de 2019 se inició un proceso de consulta indígena que se realizó de forma simultánea en diversos municipios del sureste de la república, con una sesión informativa y otra deliberativa, donde participaron autoridades y personas de comunidades indígenas.

- El cronista vitalicio de la ciudad de Felipe Carrillo Puerto, Mario Chan Collí, expresó que el municipio de Felipe Carrillo Puerto es rico en **tradiciones y cultura**, pero sin duda alguna, el corazón de **la zona maya guarda grandes vestigios históricos** como el ferrocarril “**Decauville**” que recorría en tiempos pasados una **importante ruta comercial** que unía el mar con el centro de Quintana Roo.

En este sentido destacó el cronista que para conocer la importancia del tren cuyos vestigios se exhiben en los jardines del Museo Maya de la ciudad, habría que remontar algunos pasajes de la historia de Yucatán y de la situación que acontecía en el país durante el porfiriato.

El proyecto de crear un ferrocarril “**Decauville**” en las tupidas selvas del oriente de Yucatán, surge como consecuencia de la Guerra Social Maya, movimiento armado que se registró del 30 de julio de 1847 al cuatro de mayo de 1901.

En 1895, buscando recuperar las plazas perdidas contra los rebeldes mayas, **Porfirio Díaz diseña un plan de acción** que contemplaba, en otras estrategias, **explotar los recursos naturales** y crear una empresa ferroviaria.

Siendo así que en el año de 1897 el Gobierno Federal otorga una concesión a la compañía de los Ferrocarriles sud-orientales de Yucatán, bajo la obligación de construir una línea de la villa de Peto a la Bahía del Espíritu Santo. Con ese propósito de recuperar **Chan Santa Cruz**, se cambió el nombre a **Santa Cruz de Bravo**, en honor al temido general que dirigió el Plan de Campaña, explicó Chan Collí.

El cronista apuntó que el 24 de noviembre de 1902 se decretó la creación del Territorio de Quintana Roo, con lo cual inicia el proceso de urbanización de la ciudad entre las que consideraba la construcción del ferrocarril “Decauville” de Vigía Chico a Santa Cruz de Bravo, con una longitud aproximada de **56 kilómetros**.

Con el fin de la Guerra Social Maya, el general Bravo construye un cuartel y se establece el primer sistema de agua potable, así como al servicio telegráfico. Respecto al ferrocarril, se diseñó un sistema de vía de 60 centímetros de ancho.

El contrato comprendió 70 kilómetros, armado sobre durmientes de acero en tramos de cinco metros, con seis durmientes cada tramo, siendo el peso por metro lineal de 12 kilos y el de los durmientes de seis kilos; ocho cambios de aguja; 10 carros furgones de seis toneladas y 14 carros plataforma de tres toneladas y tres locomotoras de 40 caballos de fuerza.

De acuerdo a datos, el ferrocarril Decauville **estuvo terminado a finales de 1904** tras el trabajo de 200 presidiarios y ciudadanos beliceños. La inauguración del trenecito, según un acta remitida por el

general Bravo, se llevó a cabo el cuatro de septiembre de 1905 en la cual también fue conocido como Ferrocarriles de Quintana Roo y/o Ferrocarriles del Norte de Quintana Roo.

Al retirarse el general Bravo de Quintana Roo en 1912, **los mayas rebeldes decidieron destruir la infraestructura del ferrocarril.** “Quemaron las locomotoras, las plataformas, las vías algunas fueron desarmadas tiradas en la selva en el camino a Vigía Chico.

El cronista vitalicio mencionó que hoy algunos vestigios han sido recuperados con el paso del tiempo y tras la apertura del Museo Maya, algunas piezas se exhiben en su colorido jardín, quedando como parte de la historia de la gran, Noj Kaj Santa Cruz Xbalá'an Naj, ahora, Felipe Carrillo Puerto.



- El tren fue inaugurado en 1905 de cuya estructura sólo quedan partes de la misma. Es una locomotora que alguna vez sirvió como transporte de tropas federales y luego de carga, de hecho, algunas de sus partes se encuentran en el museo maya de Felipe Carrillo Puerto, a la vista de los visitantes y de locales.

Mario Chan Collí, cronista vitalicio de la ciudad explica parte de la historia de esta máquina que se impulsaba con vapor, de manufactura norteamericana. Decauville” es el nombre de su inventor.

Comentó que el tren vino como resultado de la incorporación de ejército federal de la antigua Chan Santa Cruz de Bravo, ya que antes de la ocupación, que fue cuatro de mayo de 1800 a 1900, ya existía el proyecto de construir el tren militar y se había contemplado este tipo ya que era más fácil de transportarlo por barco en partes como la locomotora y las rieles debido a que este diseño no contemplaba vagones. El sistema de Decauville tiene un espacio entre riel y riel de 60 centímetros de ancho.

Resaltó que el entonces presidente de la republica general Porfirio Díaz, compró el tren y para el año de 1905 entre los meses de marzo a septiembre desembarcó el tren en Punta Allen, para luego ser trasladado a Felipe Carrillo Puerto, para ensamblarlo, instalar las rieles e iniciar con su compromiso que era de llevar soldados de Carrillo Puerto, hasta en ese entonces se conocía como el puerto de Vigía Chico.

Después de la culminación de la guerra la locomotora fue utilizada para trasportar marquetas de chicle a Vigía Chico, para después ser embarcados hasta Cozumel y de ahí tomarían otro rumbo, para 1958 deja de existir.

Este patrimonio que es parte de la historia y cultura de la capital de la cultura maya que ahora solo existe en algunas piezas, que en su momento de circulación a 57 kilómetro por hora y que su estación es la que hora es el centro de la ciudad, está solo en historia este ferrocarril de nombre “Tren Militar” “Tren Forestal del Norte” entre otros solo quedaron algunos fierros que están a la vista del público que visita el museo de la ciudad.

Mario Chan Collí, cronista vitalicio de la ciudad de Felipe Carrillo Puerto

VISIÓN INTERCULTURAL | MI ENCUENTRO CON LA HISTORIA: El General Francisco May y el Tren Maya | Por Francisco J. Rosado May



Testigos mudos de la historia, hoy permanecen inmóviles y oxidados, frente al Museo Maya Santa Cruz Xbaalam Naj, en Felipe Carrillo Puerto, algunos de los restos del primer tren en el hoy estado de Quintana Roo. Sin voz, ni palabra, los vestigios del otrora tren que conectaba a Vigía Chico con Santa Cruz de Bravo, hoy FCP, transmiten a propios y extraños, en voz alta, rompiendo el silencio, la memoria histórica que forjó parte de la identidad que hoy tenemos en el centro del estado.

La noción de un tren en Quintana Roo no es nueva para los habitantes del centro del estado. El 13 de diciembre de 1901, aún sin concluir la guerra de “castas”, y para fines militares, se ordenó en Nueva Orleans el material para construir el ferrocarril que a lo largo de casi 57 kilómetros uniría a Vigía Chico con Santa Cruz de Bravo. El tren inició su funcionamiento en 1905 con tres locomotoras de vapor de 40 hp cada una, 10 vagones techados y 14 tipo plancha, hechas bajo el modelo conocido como Decauville.

Si consideramos 2019 como el año en que inició con fuerza la discusión sobre el proyecto del tren maya, habrían transcurrido 120 años desde que iniciaron los planes para construir el tren Decauville. Parecen muchos años, pero en la memoria colectiva de los mayas del municipio de Felipe Carrillo Puerto el tema sigue vigente; con diferentes interpretaciones que incluso podrían explicar las posturas que tienen personas y grupos de la región, ...y más allá.

El proyecto de desarrollo tren maya ofrece actualmente la oportunidad de reflexionar nuestra historia y posible futuro. Para ello esta entrega descansa en las siguientes preguntas: ¿Cuál fue el contexto del tren Decauville en la región central de Q. Roo? ¿Qué enseñanzas podría retomar el proyecto del tren maya?

La investigación socio-histórica amplia y disponible sobre el tema, permite abordar con bastante certidumbre la primera pregunta. La segunda tendrá un sesgo porque refleja una posición que no es exactamente personal, por la coincidencia en su valoración con muchísimas otras personas, pero que es el resultado de una jornada particular que involucra la formación familiar, profesional, académica y la del contacto directo con indígenas mayas, comenzando con mi bisabuelo, el Gral. Francisco May.

Contexto del tren Vigía Chico-Santa Cruz de Bravo, hoy Felipe Carrillo Puerto

El apetito de expansión de la corona española guio las incursiones de Hernán Cortés en lo que hoy es México. Cortés llegó a Cozumel a finales de febrero de 1519, habiendo partido de lo que hoy es Cuba. No fue el primero, lo fue Pedro de Alvarado quien trató muy mal a los nativos en Cozumel. Aun cuando Cortés trató de suavizar la situación, liberando indígenas presos y devolviéndoles las pertenencias que les habían sustraído, sus acciones en contra de las creencias y prácticas de culto a sus Dioses, así como la destrucción de sus “ídolos”, inició la tensión entre los invasores y los locales.

Años más tarde, a mediados de 1527, Francisco de Montejo, “el Adelantado” inició su campaña para la conquista de Yucatán. En septiembre del mismo año se establece en Cozumel, fundando la población de San Miguel de Xamancab; desde ahí inicia sus incursiones a tierra firme. Así, Tulum (Zamá), Tankah (Xaman Zamá), Bahía de Soliman y Xel Há, en lo que hoy es Q. Roo, fueron testigos de las incursiones de los españoles como base para avanzar tierra adentro. Tuvieron que pasar más de 20 años, e innumerables batallas contra los Mayas que se resistían a su paso, para que los españoles pudieran considerar en 1547 que tenían buen control de lo que hoy se conoce como península de Yucatán. En Quintana Roo destacan las batallas, durísimas, en Uaymil, Chactemal y Bacalar.

Los años pasaron, la colonia inició la práctica del abuso a los indígenas, esclavizándolos e incluso vendiéndolos a Cuba, acumulando así tensiones que se manifestaron en varios intentos de rebeldía que fueron sofocados. A pesar del éxito del movimiento de independencia de México ante España, que inicia en 1810 y termina en 1821, las malas condiciones de vida de los Mayas no mejoraron; ya no eran los españoles como dueños de las haciendas y responsables de los malos tratos, sino que eran los criollos los nuevos amos, la casta divina.

Tuvieron que pasar 300 años, después de la conquista de Yucatán, para que la acumulación de injusticias estalle en una rebelión que inició en julio de 1847 en Tepich, Q. Roo. Encabezados por Cecilio Chí y Jacinto Pat, los Mayas dijeron ¡BASTA! En menos de un año estuvieron muy cerca de tomar toda la península de Yucatán; no lo hicieron, lo que siguió fue una de las más largas guerras en la historia de la humanidad, mayas contra opresores y gobiernos de Yucatán y federal. El escenario de guerra estuvo principal, pero no únicamente, en lo que hoy son los municipios de FCP, José Ma. Morelos, Tulum y Bacalar. En 1899 llega el Gral. Ignacio A. Bravo a la zona y se le encomienda dirigir la campaña contra los Mayas Rebeldes. Queda al frente de la 12ª Zona Militar. El 5 de mayo de 1901, Bravo ocupa Noj Caj. Santa Cruz, fecha en la que “oficialmente” dan por terminada la “guerra de castas”. En 1902 se establece el Territorio de Quintana Roo, quedando Santa Cruz de Bravo, en “honor” al Gral. Ignacio Bravo, como la capital. Este estatus se ratifica en el DOF el 27 de febrero de 1904, pero lo pierde en 1916.

La idea de un sistema de trenes en Yucatán y Quintana Roo

Sabiendo la complejidad de la guerra con los Mayas y de las riquezas naturales en el oriente de la península de Yucatán (chicle, maderas preciosas), Porfirio Díaz consideró adecuado y costeable establecer un ferrocarril en esa región. El 19 de mayo de 1897 otorgó una concesión a la Compañía de los Ferrocarriles Sud-orientales de Yucatán. La idea fue construir vías de Peto a la Bahía de la Ascensión, además de otra que conecte a Valladolid con Tihosuco u otro punto que entroncara con la de Peto a dicha Bahía. Esta concesión, y otras que siguieron, claramente tuvieron el propósito de someter a los rebeldes de Noj Caj. Santa Cruz y de paso aprovechar los recursos naturales. Los militares ya habían trazado una ruta de ocupación desde 1895, como parte de una campaña de exterminio y civilización.

La explotación del chicle 1918-1925 conllevó cambios entre los Mayas. Fue la primera forma de trabajo con los dzules, huachos, con relaciones ríspidas, forzadas. El chicle fue el motor del comercio,

creación de grupos económicos y políticos, escuelas, caminos, bajo el esquema de progreso que determinó el gobierno central. Los socios de diferentes empresas “enganchaban” con pagos adelantados la producción de la goma de mascar. Se crearon empresas como la Negociación Chiclera Mexicana de Zubarán, Pardío y Compañía, en Cozumel; así como el Chiclé Development Company de NY, Mexican Exploitation Company en Campeche, formaron la Negociación Chiclera Mexicana, S.A. asentada en ciudad de México con sucursal en Cozumel.

El movimiento económico del chicle no coadyuvó a fortalecer el tejido social. Había grupos antagónicos entre sí, varios de ellos rechazaban cualquier acercamiento con los huaches o yucatecos. Francisco May solo era líder de uno de tantos grupos. Por ejemplo, en 1919 la empresa de Pardío fue atacada por unos 60 mayas de Chunpóm, porque no tenían buenas relaciones con el grupo de Santa Cruz ni de Tulum (Francisco May había tenido una reunión con el Presidente Carranza en México). Su objetivo era atacar a Santa Cruz y expulsar o asesinar a Francisco May. La empresa chiclera temía por un ataque en Vigía Chico y por ende la destrucción de la empresa en general. Los acuerdos de Francisco May con el gobierno federal, no eran bien vistos por varios grupos de mayas rebeldes, antes aliados entre sí durante la guerra. Sus tratos con los empresarios chicleros mermaron su liderazgo entre los grupos más extremistas. Con el tiempo y estrategias del empresario Pardío, los Mayas de Chunpóm fueron perdiendo su rebeldía y encontrando formas de trabajo conjunto.

Pero Pardío y socios tuvieron competencia. Empresas basadas en Belice empezaron a incursionar en el negocio del chicle y la madera. R. S. Turton y Henry E. Caín, buscaron expandir las actividades que tenían en el sur de Q. Roo, hacia el centro, teniendo Cozumel como la base, buscando que vapores de la United Fruit Company llevaran chicle a Estados Unidos para la empresa William Wrigley Jr. Co. La Casa Coldwell y Bonastre era la representante en Cozumel de dichos vapores.

Así, el tren Vigía Chico-Santa Cruz dejó de ser un emblema militar y se convirtió en comercial. Fueron cientos de toneladas de chicle y madera que este tren movió. Con el tiempo, Francisco May se convirtió en contratista chiclero

Francisco May y el tren Decauville en Noj Caj. Santa Cruz. El Gral. May nació en Yokdzonot, Yucatán, se cree que en 1877. Perdió a su padre en la guerra, su madre se casó con Felipe Yamá, líder Maya, aguerrido contra los dzules y huaches. Con 18 años a costas se incorporó como soldado con su padastro, luchó contra las fuerzas de Bravo. Su valor en las múltiples batallas le valió, con el tiempo, ser nombrado General por su gente. Entre sus ataques se cuentan varios contra el ferrocarril militar.

Cuando Bravo se retira de Santa Cruz, en 1912, varios líderes mayas, entre ellos Francisco May, decidieron destruir la infraestructura que los huaches habían construido en su pueblo sagrado: bomba y depósito de agua, línea telegráfica. El ferrocarril también fue atacado, descarrilaron carros del tren y quemaron locomotoras, coches y plataformas, así como la vía en diversos puntos. Todos considerados como símbolo de la guerra y de los militares. Años más tarde, el ferrocarril es reconstruido; en 1917, Francisco May queda como concesionario de la explotación del chicle. Francisco May y el ferrocarril son recordados en forma conjunta. En 1918, Francisco May firma un “acuerdo” con el gobernador Octaviano Solís, es el año que los mayas consideran como la fecha formal de terminación de la “guerra de castas”.

Pero la razón del ferrocarril, el transporte de chicle y madera, empezó a declinar por varias razones, como la construcción de carreteras que llegan a Felipe Carrillo Puerto. El 23 de febrero de 1934 fue entregado a la Secretaría de Agricultura y Fomento, coincidiendo con el cambio de nombre de Santa Cruz de Bravo a Felipe Carrillo Puerto. Esta Secretaría consideró que lo más recomendable sería rentar el ferrocarril a un particular, ya que no tenían recursos para su mantenimiento. Sin embargo,

decidieron que el tren debería ser aprovechado por la población, por lo que la Dirección de Fomento Agrícola facilitó que la administración del internado indígena de FCP sea quien aproveche el ferrocarril. Para entonces el tren era solo plataformas jaladas por un tractor corriendo sobre las vías Decauville, un tractocarril, no un ferrocarril.

Margarito Ramírez, gobernador del territorio de Q. Roo y ex líder ferrocarrilero, se piensa que, a principios de los años 1950, desmanteló lo que quedaba de los rieles del ferrocarril para venderlo como chatarra. El tren ya no era considerado estratégico, necesario. Fue sustituido por carreteras. En 1985 las piezas del ferrocarril, regadas en la selva, costa y población de FCP, fueron colectadas y usadas para exposición museográfica por parte del ayuntamiento de FCP. Para entonces Francisco May ya había fallecido, el 31 de marzo de 1969, en FCP; entonces yo tenía 14 años. Dejó en mi conocimientos, anécdotas y enseñanzas a lo largo de las pláticas que sostuve con él desde que tenía yo unos 8 años. Una de esas enseñanzas fue que la guerra que viene en un futuro cercano no será con fusiles sino con lápices, cuadernos y valores para enfrentar lo que venga, incluyendo malas personas envidiosas, violentas, ladrones. Es decir, inteligencia, conocimiento y comunidad explicaron para mí porqué Francisco May, a diferencia de muchos otros líderes, no fue asesinado ni por su propia gente ni por dzules o huaches.

Aprendizajes para el tren Maya

El tren Decauville, junto con el operativo militar, fue un instrumento para explotar los recursos naturales en Q. Roo, y de paso a los pobladores, con la “idea de llevar desarrollo a los pobres atrasados indios”. Hay una fuerte dosis de racismo detrás de esta visión, manifestado en diferentes publicaciones con expresiones hacia la persona de Francisco May. Los mayas percibieron correctamente esta situación, la cual aunado con la violencia desatada por los huaches uniformados y los malos tratos que conllevaron a su rebelión, son explicaciones a su actitud. Esta visión no debe estar presente en el tren maya.

La definición de desarrollo detrás del tren Decauville, implícita en las acciones, emergió unilateralmente, sin la participación de los actores que viven en el territorio donde el proyecto se desarrolló. Este enfoque ha demostrado una y otra vez que no funciona. He ahí la importancia de prestar atención a las propuestas que los indígenas hicieron en las consultas de diciembre 2019 sobre el tren maya.

Los mayas, de ayer y hoy, en un momento determinado concluyeron que el gobierno tiene el derecho y facultad de proponer macroyectos. Sintiendo el rezago lacerante en que viven en sus comunidades, también concluyeron, en la gran mayoría de la población, que es mejor sumarse al proyecto, como una forma de atender adecuadamente sus enormes rezagos. Esta decisión es un ejercicio libre de sus derechos fundamentales; sin embargo, su adhesión no debe ser tomado como un cheque en blanco. Será importante cuidar los aspectos ambientales, sociales, distribución de la riqueza, combate a la corrupción, ofrecer educación de calidad, empleos bien pagados, movimiento económico para los productos generados en la región, infraestructura adecuada en comunicación (internet, carreteras, telefonía), salud, deportes, cultura, etc.

Personalmente, influenciado por la historia de vida que tengo, que incluye los aprendizajes de mi cultura y mi familia, así como la formación académica y experiencia práctica, considero que el tren maya es una muy buena opción para combatir el subdesarrollo de la península de Yucatán, pero tomando en cuenta las observaciones, sugerencias, propuestas de los indígenas. La creación de un plan de desarrollo diferente, que articule las diferentes oportunidades y establezca puentes eficientes entre culturas, es decir un enfoque intercultural, creado y puesto en marcha por personas con la formación, capacitación y experiencia, son ingredientes necesarios e indispensables.

No habrá otra guerra de castas, pero si debe haber una guerra a los rezagos, desigualdades y corrupción. No hay otro planteamiento de desarrollo del calado que implica el tren maya, las diferencias entre los puntos de vista sobre el proyecto pueden tener elementos de coincidencia. El reto es encontrar esas coincidencias y tender los puentes para los acuerdos.

Como todo personaje que hace historia, Francisco May ha recibido críticas y reconocimientos. Forjado en el siglo XIX y el siglo XX, May también contribuyó al acercamiento entre diferentes mundos, el suyo y el de los huaches que tenían más poder económico y bélico. Sin las decisiones que tomó el ¿rebelde? Gral. May, quizá muchos de nosotros no estaríamos hoy leyendo esta historia y tratando de participar en la construcción de un mundo mejor para nuestros descendientes.

PD. Esta entrega trata de presentar elementos para discusión. Es una posición únicamente personal pero como indígena que ha tenido la oportunidad de una formación académica internacional. Ninguno de los descendientes del Gral. Francisco May se ha aprovechado de ello para exigir prebendas. Incluso solo unos cuantos trabajamos para el sector público. Esta fue otra de las enseñanzas en la familia.

Agradezco las conversaciones con los cronistas de Felipe Carrillo Puerto, Mario Chan Collí y Carlos Chablé Mendoza, sobre el tema del tren Decauville.



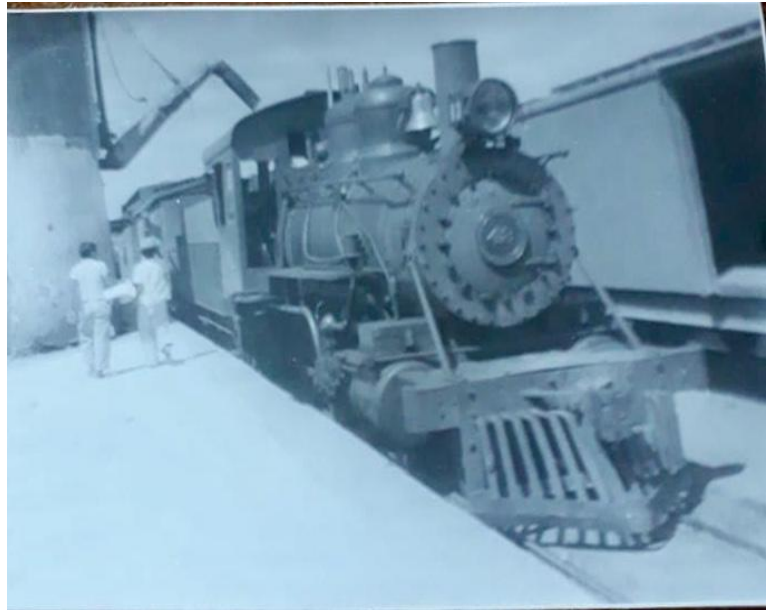
Reunión durante la Consulta Indígena

Cartas del cronista oficial de Espita

LA MÁQUINA AÚN SIGUE, PITA Y PITA Y CAMINANDO

Recorre las calles de mi pueblo, la máquina 501. Significativo número para el gremio ferrocarrilero. Es en recuerdo de aquella locomotora que condujo Jesús García para salvar a su pueblo, allá en Sonora. El siguiente fragmento de un corrido recrea la heroica acción del Héroe de Nacozari:

Cuando llegó a la estación
un tren ya estaba silbando
y un carro de dinamita
ya se le estaba quemando.
El fogonero le dice
Jesús vámonos apeando
mira que el carro de atrás
ya se nos viene quemando
Jesús García le contesta
yo pienso muy diferente
yo no quiero ser la causa
de que muera tanta gente.
Le dio vuelta a su vapor
porque era de cuesta arriba
y antes de llegar al seis
ahí terminó su vida.



Locomotora en la estación de Espita cargando agua

El asunto que motiva los comentarios es por el automotor adaptado que conduce, no en los rieles, sino sobre pavimento, el último jefe de la estación de los ferrocarriles aquí en Espita. Se Cobra 5 pesos por persona y antes de abordar se lee que el boleto es para beneficio del gremio de ferrocarrileros –ya en su connotación pagano-religiosa de las fiestas de nuestros pueblos-.

Don Adolfo Arceo Arias es el creador del proyecto, hijo también de un ferrocarrilero, Don Alfredo Arceo, quien fuera además excelente guitarrista, magnífico pitcher y creador de parodias.

Romántico Fito, invirtió sus recursos y, con las manos mágicas artesanales de don Aníbal Dzul, transformaron un pickup Datsun en locomotora que tira un vagón, como aquellos de vía angosta que surcaron las vías férreas en el Yucatán de ayer.

Se ha convertido en un atractivo durante los fines de semana, incluso se solicitan sus servicios en poblaciones circunvecinas.

Los ferrocarriles Unidos de Yucatán llegaron a Espita en 1908, dejaron de circular en 1999, ya como Nacionales de México. De los miembros de su sindicato viven aún en la población tres adultos mayores.

Fito y su esposa doña Marbella Celmo Uicab hacen un gran esfuerzo para que no desaparezca la tradición del gremio, cuya primera entrada al templo parroquial fue en 1935 durante la fiesta en honor al Niño Dios.

Un gremio católico de las fiestas del pueblo requiere de muchos recursos para sufragar sus gastos, en juegos pirotécnicos, papeles multicolores, ramilletes, banderitas, rezadoras, flores, velas, atención a gran número de invitados con comidas regionales y bebidas, orquesta jaranera y para acompañar la peregrinación hacia la iglesia, donde se lucen albos trajes regionales, con estandartes y banderas tricolores que simbolizan nuestra nacionalidad.

Quizá el habitante citadino o moderno no lo entienda, porque hay que ser de pueblo para sentir la tradición.

Recordamos aquellos años cuando las locomotoras, primero a vapor y luego a diésel avisaban su puntual llegada y era el único medio para encontrar otros mundos, o al menos el “más cómodo”, hasta la llegada de los autobuses.

Y con Fito la máquina sigue, pita y pita y caminando. Hay versiones que participará en el desfile del 20 de noviembre en la capital yucateca.

10/11/2015

LLEGABA EL TREN, TRAÍA EL PROGRESO

Desde el 3 de noviembre de 1907 inició su diario recorrido por Espita el ferrocarril yucateco. Era en aquel entonces la terminal de la ruta desde Mérida, pues aún no se construían las vías hacia Tizimín. Un año posterior se concluyó el edificio de la estación ferroviaria y, durante casi un siglo, acudir a ella se convirtió en parte de la rutina de muchos de sus pobladores.

Aquel significativo día hubo suntuosas festividades, la Sociedad cultural Progreso y Recreo estrenó su moderno teatro del mismo nombre, había algarabía entre todos, significaba, sin duda, la llegada de la modernidad, la que incrementaría al progreso.

Don Lorenzo López Rosado, (1888-1976), bisabuelo de este cronista, respondía siempre a sus indagaciones acerca del pasado por asuntos que desde la niñez interesaron. Él narró que por el simple hecho de saber que muy pronto contaría la población con el servicio del ferrocarril, emocionaba a todos y muchos acudían a ver los avances de los trabajos donde se preparaban los terraplenes para instalar las vías. Lo hacían hasta muchas leguas de distancia.

Asimismo, contaba, que aun antes de la inauguración de la ruta, llegaron las locomotoras para probar la resistencia de los durmientes instalados sobre los terrenos que se fueron adecuando.

Así fue como en aquel día asignado para la ceremonia, sus contemporáneos ya conocían esas máquinas, pero era de verdad emotivo y creo que todo el pueblo acudió ese acto oficial, --Nos decía.

--“Hoy recuerdo con romanticismo y nostalgia aquel lejano día, fue cuando nos dimos cuenta que a partir de ese momento sería más fácil llegar a Mérida y otros puntos, porque en el bolam-koché, que era el vehículo que se usaba tirado por mulas, resultaba demasiado lento y cansado, además, no se podían transportar muchos productos para su venta en otros lugares”.

Sin duda, así fue, por sus relativas comodidad y eficiencia el medio de transporte más utilizado fue a partir de entonces el ferrocarril y llevó a la obsolescencia los transportes de tracción animal de los viejos caminos carreteros que durante la Colonia, alrededor de trescientos años atrás, también representaban la llegada de la modernización.

Los contemporáneos cincuenteros del siglo XX aún recordamos la fuerza de aquellas nostálgicas locomotoras a vapor que en cada estación se abastecían de agua. Al detenerse abrían las válvulas de escape, su emanación era envolvente y bastante cálida; al disiparse daba lugar a una romería entre quienes abordaban y descendían; los que esperaban o despedían a familiares y amigos; venteros de comida, postres y frutas de la región, amén de gran número de curiosos. Además de los pasajeros que llenaban la sala de espera, acudían comerciantes y productores agropecuarios para recibir o despachar sus productos. Otros más concurrían ávidos de noticias y hacían la fila para recibir un ejemplar del Diario. Aquellas máquinas arrastraban casi siempre un largo convoy con vagones para pasajeros y periqueras de carga. Escuchaba decir a los adultos que eran de vía angosta y por eso su lenta marcha.

En el patio de labores de la estación ferroviaria se estacionaban vehículos de tracción animal para transportar la carga o los pasajeros. Grandes recuas eran necesarias para tirar las carretas que llevaban barriles de miel u otros productos de gran peso; sus amplias ruedas estaban cubiertas en sus bordes con acero, que con precisión matemática había colocado el último de los maestros carroceros: Don Florencio Díaz. Los carruajes más pequeños utilizaban caucho en lugar de esa dura aleación de hierro y carbono. Casi no transitaban vehículos motorizados.

Hombres rudos aquellos arrieros como Velo Cordero, Uxo Peniche, Maco Alejos, y aurigas de las calesas como don Vicho Díaz y don Genero Domínguez, además del infalible carromato de don Alberto López Patrón, que casi siempre conducía Don Aguileo Sánchez.

Desde temprano empezaba a arribar el “truck “procedente de la hacienda San Vicente, situada a dos leguas de la población. Transitaba sobre una vía Decauville tirado por una mula; transportaba pacas de fibra de henequén: el sosquil como le llamamos en Yucatán.

Con vista hacia el poniente, al costado derecho del edificio ferrocarrilero, se encontraban los corrales bardeados de mampostería y con un embarcadero. Daban cabida a ganado bovino y porcino. Cotidianamente había un rebaño cabrío que pululaba alrededor. De ese ható surgió un dicho que se popularizó: “te mamas como una chiva de Espita.” Coloquialmente, mamarse significa emborracharse y a quien bebe sin compañía se le añade “como chiva de Espita,” porque en aquella manada, una de las hembras recién parida, no permitía a sus crías lactar para que ella misma sorbiera su propia leche. Aquello se convirtió en espectáculo jocoso para propios y extraños y fue creciendo el comentario hasta llegar a otros lares.

Integradas al edificio de la estación se encontraban las amplias bodegas, casi siempre llenas con costales de maíz para abastecer al centro del estado que fundamentalmente se dedicaba al monocultivo del agave. En menor escala se almacenaban calabazas, y semillas de la misma cucurbitácea en sus variedades de menuda y gruesa; costales con frijoles locales como el Tzamá y el X´col, ibes, chiles secos y huevos; costales que contenían blanco almidón de yuca que producía la quinta Remedios, una pequeña agroindustria fundada por Don Héctor Rosado Peniche. Maderas preciosas de cedro, caoba, bojón y ciricote, entre otras que procedían de los aserraderos de Don Álvaro Rosado Cetina, Don Francisco Osorno Loría y Don Azael Novelo Rosado. Podría encontrarse hasta animales silvestres como hueches (armadillos,) pizotes, (coatíes,) kulúes, (mapaches) o ardillas; aves canoras y de colorido plumaje, como chinchimbacales, dominicos, cardenales mariposos, yuyas, azulejos y loros de distintas variedades, entre otras especies que comerciaba un traficante de esas especies conocido como don Marcos. No faltaban las piernas de venado en pib o las pieles de bovino, tampoco los santos

de bulto o enmarcados que vendían Enrique Huach y Tino Santos; ni los cuentos, revistas, cancioneros y golosinas de Don Tomás Pool.

La estación del ferrocarril era punto de reunión por antonomasia de la población, comparado sólo con el barullo del parque principal durante las noches de jueves y domingo, cuando se realizaba la audición. Así llamaban eufemísticamente las autoridades a la función musical nocturna al aire libre realizada con grabaciones que sustituían a la música viva de las retretas de antaño, y era debido a la delgadez de la hacienda municipal que no podía sostener los emolumentos de los ejecutores.

Tal vez por mi primogenitura tuve la dicha de acompañar con mucha frecuencia a mi abuelo Higinio Gutiérrez Coronado a la estación del ferrocarril. Él acudía todos los días, tanto con la finalidad de despachar productos como para recibir mercancías que se venderían en la tienda. Revisaba unos documentos y le daban copias escritas con lápiz tinta, entre tanto, él y Don Ranulfo Cab Canto, el jefe de la estación, saboreaban invariablemente aromático café que con mucho esmero había preparado doña Macita Peniche, quien en ocasiones les hacía compañía con su inseparable tabaco en la boca. La tía Macita, prima de mi abuelo materno Manuel Triay Peniche, era de férreo temperamento, pero a la vez amable y muy cariñosa. Siempre me recordaba, por su personalidad, a la abuela de Los Tres García en aquel exitoso filme nacional..."

Siempre por ferrocarril y en lujoso carro pulman, totalmente acojinado y con candiles en los techos, llegó a Espita el gobernador Bartolomé García Correa, a cerrar todas las posibilidades de desarrollo diferentes a la que implantó su gobierno y salió intempestivamente por esa vía, la noche del 22 de diciembre de 1933, después de sus guardaespaldas asesinaron a un personaje muy querido en la población, Don Domingo Peniche Patrón, líder en un nuevo enfoque de desarrollo: la pequeña propiedad.

No llegó a su centenario el ferrocarril, antes de 2007 desapareció la ruta, los malos manejos de la empresa estatal no le permitieron, como en otros países, adaptarse a la modernidad, hoy es algo de la historia de la población. La estación ferroviaria convertida en Casa de Cultura, con ella se fue una etapa de brillante progreso, que bien pudo combinarse con justicia social, pero la falta de entendimiento, los rencores se impusieron sobre el bienestar de la población.

01-09-2010

El viaje a Mérida

Cierren los ojos –dijo la tía Lupita- cuando despierten ya estaremos en Mérida. Así sugirió a los inquietos chiquitines que por el fastidio de la travesía estaban incontrolables...

Aquellos viajes por ferrocarril, de Espita a Mérida, en los años cincuenta, se hacían tan largos como la Cuaresma de los días infantiles. Los pequeños viajeros no dejaban de indagar a los adultos cuál sería la hora de llegada y cuánto tiempo faltaba. Era enfadoso mantenerlos sentados.

Monótono el trayecto. Cierto que era plácido contemplar el azul celestial e interesante descubrir uno que otro animal silvestre, pero el sonsonete que emitían el transitar de la locomotora y los carros sobre los rieles, recuerdan hoy la música populachera de algunos grupos nacionales en boga; aunque sin duda resulta grato escuchar armonías inspiradas en el recorrido de los trenes, como la jarana yucateca El Ferrocarril de Rubén Darío Herrera o Chattanooga choo choo que interpretaba Glen Miller y ni qué decir en cuanto a la exquisitez del Bolero de Ravel. Sin dejar de recordar la maquineta que echaba humos de algodón de Gabilondo Soler.

Después cruzar entre verde y árido camino de monte bajo, con postes y cables de la red telegráfica haciendo compañía, aparecían los henequenales que se miraban interminables. Hoy su recuerdo propicia nostalgia.

El uso de los sanitarios era un verdadero problema y no había, -o no era común- el uso de pañales desechables, sólo en los muy pequeños se utilizaba una tela absorbente de holán que llamaban culeros; denominación que hoy es palabra obscena. Pero las mamás se las ingeniaban para que los pequeños no se sentaran en los bacines que según decían eran antihigiénicos por su excesivo uso y falta de asepsia; aunque en su apariencia limpios, su color en mate y sin pulir los hacía desagradables a la vista. Los desechos del cuerpo caían por gravedad sobre las vías férreas, pues no había más servicio hidráulico que una pequeña espita o llavecita en la puerta. Desde luego era más incómodo para las mujeres satisfacer sus necesidades fisiológicas. Esas peripecias e incomodidades eran parte de una aventura al abandonar por un tiempo la rutina hogareña.

Sólo al distinguir, ya entrada la noche, las luces rojas en altos postes, se sabía que se llegaba a la capital del Estado. Minutos después, desde las ventanillas, y ya en los muy iluminados andenes, se veía a los abuelos que cariñosamente iban a la recepción para luego caminar tres cuadras hacia la casa o abordar un coche de caballito con el equipaje. Iniciaban las vacaciones, cambiaban por un tiempo las costumbres de la vida en el pueblo.

Imágenes de lo que se vio pasar y hoy se retratan en la mente. Tiempo aquel que el otoñal individuo percibe como fugaz, tan fugaz como un abrir y cerrar de ojos.

José Antonio Gutiérrez Triay
20 DE ENERO DE 2018

EL TREN MAYA UNA HISTORIA QUE DEBE REPETIRSE.....



El Director General de Fonatur en la hacienda Yabucú, Seyé Yuc.

Hoy, cuando el debate de la construcción del tren maya es un tema vigente a nivel nacional, no puedo sustraerme al recuerdo y las historias del pasado.

Vienen a mi mente memorias del ruido de los trucks llevando pacas de henequén o moviendo bagaceras; o nosotros a bordo, de excursión para visitar una hacienda; o la cantidad de trucks y vías llegando a la estación de Acanceh para descargar sus pacas y subirlas al tren.

O tal vez la multitud de personas llenando los vagones del oro verde para llevarlo a las cordelerías de Mérida o al puerto de progreso, para su distribución a cualquier parte

del mundo; o a las señoras ofreciendo su venta de comida y viandas a los pasajeros o trabajadores entre los vagones y el bullicio general.

La evidencia, era el progreso de la actividad económica en Yucatán, que, aunque ya se decía en decadencia, no se dejaba de apreciar su gran influencia en la vida económica de nuestro estado.

Miles de tramos de vía férrea conectaban todo el estado para sacar los productos del campo, haciendo viable la actividad agrícola y social. Al paso del tiempo todo fue silenciándose y cayendo en el olvido; quedando solo el recuerdo de aquella grandeza que los trenes proporcionaban a Yucatán.

Hoy día, movidos por la historia, la memoria y la creciente actividad turística y económica; recordamos la utilidad y contribución de los trenes a la grandeza de esta noble tierra. Hemos reprochado la falta de ellos y la necesidad de transporte y comunicación a precio accesible, para trasladar masivamente a nosotros, a los turistas y para el desarrollo de la agricultura, la ganadería y volver a hacer industria en Yucatán.

El tren maya hoy representa una infraestructura que debe significar el renacimiento del sueño de una época de progreso, desarrollo y crecimiento de la industria turística y de toda la actividad económica que se puede conectar a través del tren, a puertos que lleven la producción de la península a todo el mundo y traernos también, lo mejor del mundo, corresponde a nosotros hacerla un motor de desarrollo.

Puedo soñar un rato con ver las locomotoras correr por Yucatán con su sonido y su silbato cantando una nueva historia de empleo, desarrollo y progreso para todos los pueblos de Yucatán. Parafraseando al "poeta" Antonio Mediz Bolio "Vuele el faisán por las llanuras feliz; vuelva el venado a beber de la mano de los niños, ese es el día del mayab que regresa con su grandeza y esplendor".

En la hacienda Yabucú, después de bajar del tren un grupo de extranjeros comentan en el restaurante de la hacienda, la maravillosa riqueza del patrimonio histórico que han conocido y ven como el futuro atesora una promesa de **MAYOR GRANDEZA POR ESCRIBIRSE PARA YUCATÁN.**

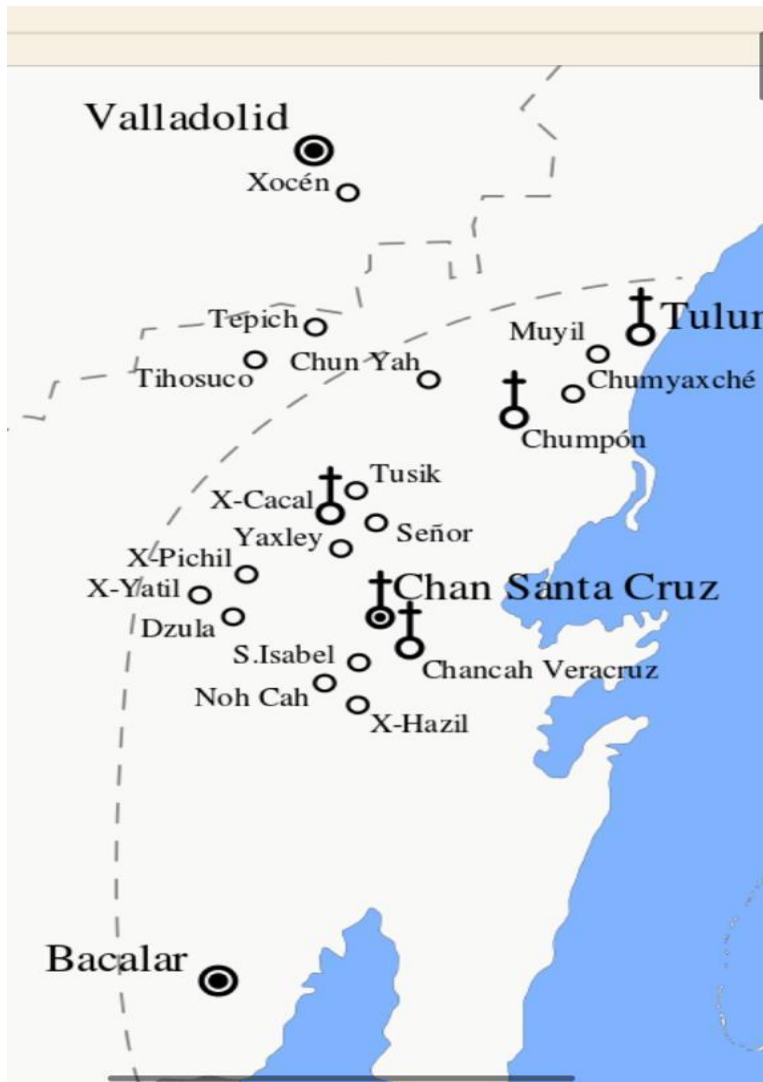
Acancéh, Yucatán diciembre de 2020

David González Domínguez

P.d. En aprecio a mi gran amigo Ing. Don Gelasio Luna y Luna, una de las personas que más sabía de trenes en Yucatán, conferencista ameno y apasionado del tema, que llevo a tener un tesoro documental que no debería perderse, ya que constituye un patrimonio único. Hombre generoso de compartir, honrado en el ejercicio de su profesión hombre generoso de compartir, honrado en el ejercicio de su profesión y divertido jugador de "básquet box".

Y también para apoyar la gestión del Arq. Rogelio Jiménez Pons en la gran aventura de construir el Tren Maya, para el progreso de los pueblos y gente del sureste y de México.

Los Ferrocarriles y los Intereses Británicos en la Península de Yucatán



Lic. Jorge Nuño Jiménez
Director del Centro de Estudios
Económicos y Sociales del
Tercer Mundo A.C.

Escenario principal de la guerra de castas

Como ha quedado establecido en mis apuntes enviados en nuestros diálogos compartidos con Noé Peniche Patrón y Anita Aguiar de Peniche, mi carrera profesional comenzó en las tierras del Mayab las cuales recorrí y caminé a pie, particularmente durante mi estancia de un año en el destacamento militar de Puerto Juárez lugar donde establecí contacto con los reductos que quedaron del ejército maya durante la mal llamada “Guerra de Castas” la cual comenzó en 1847.

Para poder dilucidar el pasado recorrí el oriente de la Península donde se inició el movimiento armado hasta los dientes, obviamente por los británicos, fue un movimiento social en el cual los mayas del oriente de Yucatán se rebelaron contra los blancos establecidos en la parte occidental de la Península.

Para poder descifrar el enigma tenía que aprender Maya, lo cual hice, para escuchar los testimonios de los Generales mayas con quienes establecí una amistad fraterna. Quería escuchar la “Versión de los vencidos” quienes realmente luchaban por sus derechos y su libertad. Estaban cansados de abusos y malos tratos de la casta divina quienes establecieron la esclavitud a través de instituciones como la tienda de raya, el “derecho de pernada” y otras tropelías en contra de los verdaderos dueños de la gran cultura maya.

Fue el 30 de julio de 1847 el ataque del caudillo maya Cecilio Chi en la hacienda de Tepich, quien proclamó guerra a muerte contra todos los blancos de los pueblos, esta guerra fue muy larga y cruenta, duró 54 años, la Península de Yucatán fue el escenario en aquel entonces separada de México y considerándose como una República independiente.

Visiblemente los participantes de la guerra fueron los mayas, la casta divina y la clase subyugada desde la colonia, no tenían derecho a igualdad ciudadana eran considerados como cuadrúpedos, la mayoría de la población del Estado, los criollos descendientes de españoles que nacieron en la Península ostentaban el poder abusivo y absoluto incluyendo la esclavitud.

Los caciques o caudillos del drama fueron Manuel Antonio Ay, Jacinto Pat y Cecilio Chi. Las verdaderas causas de este conflicto tras bambalinas estaban entre los Estados Unidos con la bandera de la doctrina Monroe y el destino manifiesto, sembrando la semilla del separatismo, en la Península logrando la separación de Yucatán. Probablemente para después anexarla a los Estados Unidos como pasó con Texas.

Por otro lado, estaban los intereses británicos quienes desde la conquista se lanzaron en pos de la lucha por el colonialismo territorial en el Caribe que fue la gallera donde se enfrentaron los galeones españoles cargados de oro, contra los piratas ingleses como el famoso Olonés que asaltaba a Campeche y Sir Walter Raleigh, y por otro lado los corsarios franceses.

De la documentación analizada durante mi estancia en la región de Yucatán, analicé la presencia de Inglaterra en el Caribe y particularmente Centroamérica y la Península de Yucatán.

La corona británica, está comprobado que ambicionaban establecer un dominio territorial en la región y lo lograrían proporcionando armas a las comunidades mayas, quienes establecieron su cuartel general en Chan Santa Cruz. Sin embargo, a final de cuentas sólo llegarían hasta Río Hondo estableciendo el poblado de Belice.

Desde los inicios de la guerra se planteó la división de Yucatán en dos países: Uno de mexicanos y otro de indios insurrectos. La idea inducida por los intereses de Inglaterra era negociar con los rebeldes a que abandonaran sus armas y establecieran una cultura del trabajo, Inglaterra ambicionaba los recursos naturales y la explotación de madera, el palo de tinte, la explotación del chicle por medio del chicozapote y el territorio. Los Estados Unidos estaban interesados en establecer un imperio esclavista en el caribe como lo hicieron con Cuba, para no permitir la entrada de ingleses al Continente.

El epílogo de la guerra es de todos conocido, el ejército maya fue derrotado en la ciudad de Bacalar en mayo de 1901, que fue recuperada gracias a las tropas del Gobierno Federal. La rendición fue negociada, los soldados no dispararon un solo cartucho. Empezaba la lluvia y el ejército maya tenía que irse a cultivar sus milpas. Se disolvió.

Años después en la década de los 70s, México estableció un portentoso proyecto turístico en la región que es el proyecto de Cancún, que fue un sueño de banqueros y de buenos yucatecos que

ambicionaban el desarrollo de un turismo que diera trabajo a los habitantes de la región porque ya el henequén no respondía a la creación de empleos.

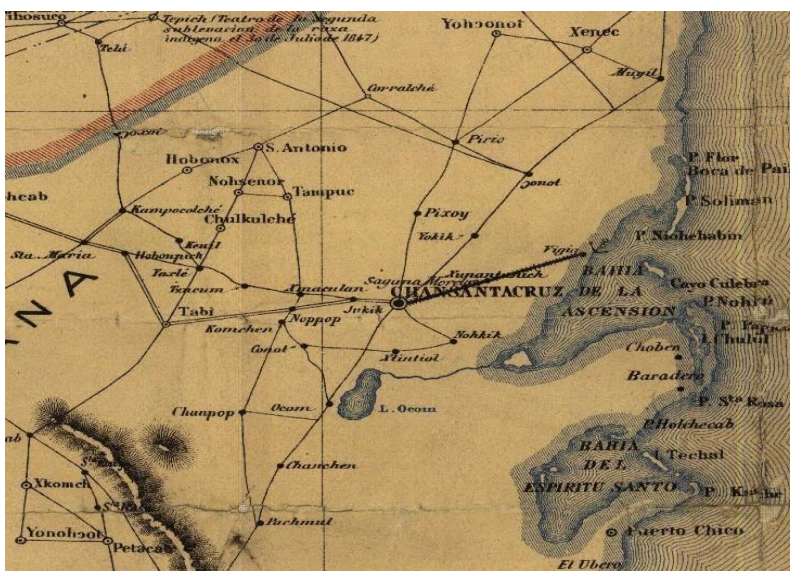
El proyecto fue todo un éxito, ejemplo de planeación y desarrollo en todo el continente latinoamericano. Hoy es un coloso incontenible en busca de nuevos destinos y futuro a mexicanos que buscan empleos y aquí lo han encontrado. No hay la menor duda.

El interés de los ingleses en esta región de la patria se refleja en el libro de Gelasio Luna y Luna (Historia de los Ferrocarriles en Yucatán) que señala: “ *La deuda inglesa procedía del incumplimiento del Convenio el cual se firmó con Ladenburg, Thalmann & Co. Para un préstamo de \$1,000,000.00 Dólares, el día 31 de agosto de 1906.*”

En los inicios de la proyección y construcción del proyecto de Cancún se realizó una visita muy importante: La Reina Isabel de Inglaterra invitada por el Estado Mexicano a que contemplara los tesoros de la cultura maya como fue el caso de Uxmal, mi amigo Noé Peniche participó activamente en el programa de esta importante visita de la monarquía inglesa, nosotros sabíamos y percibimos que detrás de la buena voluntad y la diplomacia activa, soberana y no subordinada de México, estaban los intereses comerciales y del capital inglés quienes se interesaban por construir un tren moderno que integrará toda una región Tal intención fue desechada porque afectaría gravemente la soberanía del Estado Mexicano en esa rica región de México.

Hoy vemos con beneplácito el impulso debidamente planeado y estudiado de un ferrocarril moderno que recorrerá más de 1,500 kilómetros con una visión integral de hacer partícipe no solamente a Quintana Roo, Yucatán y Campeche, sino integrar también a Chiapas y Tabasco, y del proyecto transmitsmico a Oaxaca y Veracruz. Es un proyecto de gran calado que después de 50 años de iniciada la construcción del paradisiaco Centro turístico de Cancún integrará a muchos mexicanos sin comprometer la soberanía. Sabemos que los estudios y proyectos además de la construcción se realizan por talentosos jóvenes mexicanos, empresas mexicanas también que van a coadyuvar.

A sonado la hora de la modernización del turismo mexicano y los ferrocarriles que durante muchos años fueron el patito feo, hoy son el medio para la integración económica y la reivindicación social de un pueblo que tiene hambre y sed de justicia.



Detalle del «Mapa de la Península de Yucatán» de 1907 donde se observa la vía decauville que comunicaba a «Chan Santa Cruz» con el puerto de Vigía Chico (Fuente: Mapoteca Orozco y Berra).

De trenes y trenes

Mis recuerdos de don Gelasio Luna

Conocí a don Gelasio Luna hace muchos años cuando era Gerente de Productos especiales CORDEMEX. Esta distancia y las relaciones familiares que compartimos, me hace enfatizar que es imposible hablar de él como si fuera una sola persona. Ya saben ustedes a qué me refiero: Porque siempre se trataba de “Gelasio y Cuquita” como saben todas las personas que tuvieron la fortuna de ser contadas en el campo de sus amigos. La esposa, la musa (como comentara un día la joven que leyó sus poemas) pero más que eso, fue la mujer querida que lo acompañó siempre. Solían ir a todas partes tomadas de la mano y abrazados cariñosamente, lo que en cierta ocasión les valió una severa reprimenda en un cine porque “se estaban comportando inapropiadamente” en un lugar público.

Un día asistimos a la presentación de un poemario de don Gelasio en el marco de las Charlas de Café iniciadas por el querido amigo doctor Alfredo González Tamayo. Una grata sorpresa escuchar al poeta pues mi impresión de él era la de un científico, ordenado y hasta cierto punto severo con todo lo que no fuera cumplimiento del deber, ética, etc. Los comentarios del doctor Hiram García fueron muy cálidos, producto de la amistad, pero también de la calidad de los poemas como transmisores de sus pensamientos y sentimientos. El acompañamiento de trova hizo una sesión muy agradable al final de la cual me pidieron que entregara a don Gelasio el diploma que acreditaba el acto.

Don Gelasio y su familia de origen ferrocarrilero llegaron a Yucatán en el año de 1961, para ocupar inicialmente el cargo de gerente de los ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY), y posteriormente ya integrada está, a los Ferrocarriles Unidos del Sureste (FUS) con el mismo cargo, la familia Luna Consuelo se integró a Yucatán con una gran facilidad, llegaron para quedarse.

Otro día el matrimonio Luna Consuelo nos visitó en Tizimín: el presidente Echeverría inauguraba la Escuela Agropecuaria y llegaron muchos visitantes para acompañarlo o para saludarlo. Fue un pasadía muy agradable con la presencia de muchos amigos en la “casa vieja” de mis papás. En esa época don Gelasio era director de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y, casualmente, mi hijo el mayor era aficionado con locura a los trenes de juguete, poseía un gran sistema de aquella extraordinaria marca Marklin y se pasaba horas jugando con estaciones, puentes, trenes que atravesaban pueblitos y pasaban sobre lagos, ríos y entre montañas, todo ello accionado por control remoto que era una novedad para la época.

Cuando Noé Jr. supo que aquel ilustre visitante era “el dueño de los Ferrocarriles y de la Plancha” se convirtió en su más devoto admirador y, por ende, don Gelasio se sintió encantado de que aquel niño pequeño amara los trenes tanto como él. Los dos acabaron en el suelo jugando trenecitos en el corredor grande de la “casa vieja”.

La estación de ferrocarriles de Tizimín, ubicada a escasos pasos de la casa, ha visto pasar muchas personas y personajes. Entre otros Felipe Carrillo Puerto para iniciar su viaje fallido al extranjero. Los Villafañá fueron asesinados aquí. También estuvieron el general Lázaro Cárdenas y Augusto Sandino y don Luis Echeverría durante su campaña para la presidencia.

Un sueño: A pesar de estar bastante arruinada, la estación podría convertirse en un jardín botánico y, en el centro, un kiosco con instalaciones adecuadas para que jóvenes y adultos puedan estudiar y manejar toda la tecnología que está de moda.

Ensanchamos o levantamos

“Los medios de comunicación siempre han sido vías de civilización”

Por ese tiempo ya sabíamos los yucatecos, amantes y defensores del tren, cuál era el peligro que corrían los ferrocarriles de vía angosta.

“Ensanchamos o levantamos”. Con esas palabras Noé recibió a don Luis Echeverría en su visita a Espita en un recorrido programado intencionalmente en tren hasta Tizimín en su campaña electoral.

De la red de trenes del estado solamente la ruta a Campeche y a Progreso eran de vía ancha, indispensable para la conectividad nacional. Pero la decisión oficial fue levantar, dejaron de operar en el año de 1990 quedando únicamente la línea a Izamal, de vía angosta, para trabajar un tren turístico similar al Tequila Express del estado de Jalisco. El tren a Izamal operó un tiempo, pero por falta de subsidio fue suspendido. Igual suerte corrió el tramo a Progreso que del 24 de marzo al 28 de agosto de 1993 operó como tren suburbano. Locomotoras, vagones y material rodante en general terminaron en diversas partes de los parques de Disney.

Ana María Aguiar Loria

ANTECEDENTES

Sisal- El Progreso

El puerto de Sisal, ubicado a 63 km de la ciudad de Mérida, con un calado natural de 10 pies fue el puerto de embarque de la fibra de henequén, llamado por los mayas Ki y en otras partes México "oro verde". En su honor en 1838, Perrine la bautizó taxonómicamente (Agave sisalana, Perr) como nombre científico (Agave fourcroydes, Lem).

El 13 de febrero de 1810 se dispuso la apertura de Sisal para la descarga de los buques procedentes de La Habana y el 3 de marzo de 1811 se le declara puerto menor (de embarque y desembarque).

Por este puerto se hicieron las primeras exportaciones de henequén, y de ahí se le dio a este producto el nombre de Sisal.



Después de la consumación de la independencia se proyectó construir un camino que comunicara la capital con el punto más cercano al mar. Se hizo una calzada casi recta, de Mérida al norte el trazo resultó entre las vigías de Chuburná y Chicxulub donde se fundó una nueva población con el nombre de El Progreso. El nuevo puerto tenía un calado natural de 8 pies.

EL 16 de marzo 1857 el gobernador Santiago Méndez anunció la terminación de este camino con una extensión de 36 km. Y con este antecedente inicio los estudios para la construcción del ferrocarril, ya que el nuevo poblado era por donde embarcarían el henequén y se recibirían productos.

El 12 de noviembre 1865 se estableció el primer servicio telegráfico en el estado (de Sisal a Mérida), previo a la llegada a ese puerto de la emperatriz Carlota el 22 de noviembre (habiendo salido dos días antes de Veracruz ; el cinco de diciembre salió rumbo a Campeche y el dieciséis del mismo mes de ciudad del Carmen se dirigió a Veracruz y finalmente a la ciudad de México, dando por terminada la gira de un mes que inicialmente se programó realizara por Yucatán con el emperador Maximiliano).

El puerto de Sisal fue sustituido como puerto de embarque o desembarque de mercancías hacia Yucatán cuando fue fundado el puerto de Progreso el 1 de julio de 1871, tras la consideración del gobierno federal de trasladar hacia un punto más cercano a Mérida una aduana y servicios para el traslado de mercancías, fundamentalmente el henequén, con el descontento de la población de Sisal; se mencionaba que se estaba cambiando cercanía por calado (10 PIES POR 8 PIES).

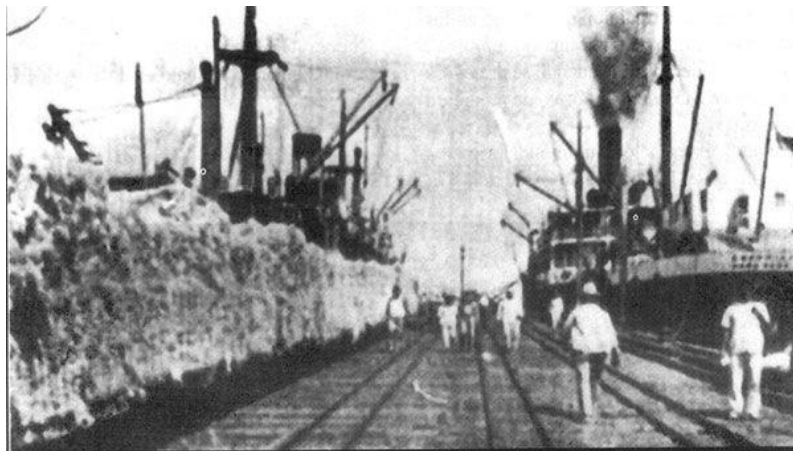
"Es el auge de la industria henequenera en la península de Yucatán y la consolidación de la capital yucateca las que exigen un punto más cercano para el traslado y control de las exportaciones de productos derivados del henequén, de esta forma, el puerto de Sisal, que en origen se había utilizado como puerto de cabotaje para importaciones y exportaciones, pierde su sitio y se concreta el fomento del puerto de Progreso, todo ello a mitad del siglo XIX".



El puerto de Sisal

Alejado de los centros de consumo, separado Campeche, que fuera durante la llamada colonia la puerta al mundo, Yucatán se centró en Sisal para dar efecto a la vida económica del estado. Sisal era el puerto oficial de Yucatán, ahí se encontraba la aduana a través de la cual se registraban los productos que entraban y salían del estado. Sin embargo, a Sisal se le empezaron a ver dificultades por lo cual, a mediados del siglo XIX, tres hombres de empresa de Yucatán recorrieron toda la costa en busca de un emplazamiento afortunado para situar un nuevo puerto. Don Juan Miguel Castro, Don Simón Peón Cano y Don Pedro Cámara y Vergara, tras una larga inspección, ubicaron un punto entre las vigías de Chuburná y Chicxulub, en las inmediaciones de dos lugares conocidos como “Xculucya” y “Yaxactún”.

Los argumentos contra Sisal fueron escritos en los siguientes términos: “Sisal cuenta desde su erección más de doce lustros y en estos largos años no ha podido alcanzar a ser más de lo que hasta hoy es: una población corta y reducida Su situación y condiciones desventajosas son la rémora absoluta para obtener positivos adelantos. Sisal es un punto topográfico relativamente aislado. Al este no se encuentra población alguna hasta más de siete leguas (1legua=4828.03mt) en que se haya el rancho Thul. Al oeste, a doce leguas, Celestún y al sur, hacia la parte de tierra, atravesando la Gran Ciénega, a seis leguas, Hunucmá. En las primeras tres leguas de Hunucmá a Sisal únicamente se encuentran, que sepamos, seis haciendas: “Concepción”, “Navanché”, “San Miguel”, “San Joaquín”, “San Román” y “Chen Copó”, a excepción de San Joaquín, que solo es una hacienda regular, las demás son casi insignificantes con solo 3, 4 o 5 sirvientes y un corto número de ganado vacuno... El mismo documento apunta a la Ciénega como la causante de los problemas de Sisal y dice: Esta Ciénega profunda es como un anillo de hierro que lo oprime ...



EL PUERTO DE PROGRESO LOS PRIMEROS COMISIONISTAS se llamaba comisionistas a aquellos que intervenían en las operaciones de introducción y manejo de mercancías. Estos empresarios solían tener amplios almacenes y se encargaban de la carga y descarga de los buques, así como de los alijos, trámites aduanales, carretas y demás maniobras. Hoy es posible que su función esté dividida entre varios especialistas. Seis años después de haberse abierto el puerto los principales comisionistas eran: Alberto Morales Lazó, Braulio G. Cantón, Geo. Llana y Cía., y Tenorio Hermanos. Al iniciar el siglo XX los principales comisionistas eran la Agencia Comercial, S. A., de la que era principal accionista la casa E. Escalante e Hijo; la Agencia Mercantil y Marítima, S. A., de la que era director José Gabriel Escalante; J. F. Capetillo y Cía.; Menalio Marín Cordoví y el Departamento de Consignaciones del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, s.a.

INTRODUCCIÓN

El presente texto es resultado de una transcripción y reducción post-mortem de la obra titulada “*Historia de los Ferrocarriles en Yucatán*” del Ingeniero Gelasio Luna y Luna quien fue en vida Gerente General de Ferrocarriles Unidos de Yucatán y de los Ferrocarriles Unidos del Sureste. Este libro es el primero que saldrá de la obra original. Durante la redacción del actual trabajo se puede observar un ejemplar que está delimitado en tres capítulos los cuales son: “*Capítulo 1 Nace el Servicio Público Ferroviario en Yucatán (1857-1920)*”; “*Capítulo 2 Contexto Socioeconómico y Político del Ferrocarril en Yucatán (1875-1906)*”; “*Capítulo 3 Ferrocarriles y Tranvías*”. De la misma forma el libro incluye un “*Apéndice*”, “*Conclusión*” y “*Bibliografía*”.

De la misma forma, es relevante destacar que en el texto se encuentran inmersas citas en el inicio de cada apartado y por ende de cada decreto y artículo, que pueden ser consultadas en los archivos que el mismo texto señala. Es importante mencionar que el texto es una transcripción de dichos archivos para su corroboración.

En el “*Capítulo 1 Nace el Servicio Público Ferroviario en Yucatán (1857-1920)*” se trata de describir el origen del establecimiento de las vías férreas. En este primer apartado se menciona la fundación de las primeras vías férreas en el año de 1857, la cual fue una empresa iniciada por el C. Pedro de Regil y Peón y el Ing. Santiago Méndez, personajes que en su momento comenzaron la construcción de los primeros rieles en la entidad. También es relevante destacar que durante el periodo de 1857 a 1920 era muy importante para las autoridades estatales la edificación del ferrocarril. Muestra de eso es que los trabajadores que participaron en esta obra estaban exentos de la leva y el servicio militar. Es justo destacar que los pobladores de los municipios donde se construía el tren estaban obligados a pagar un día de trabajo de sus cosechas y una serie de impuestos económicos con el fin de financiar la obra.

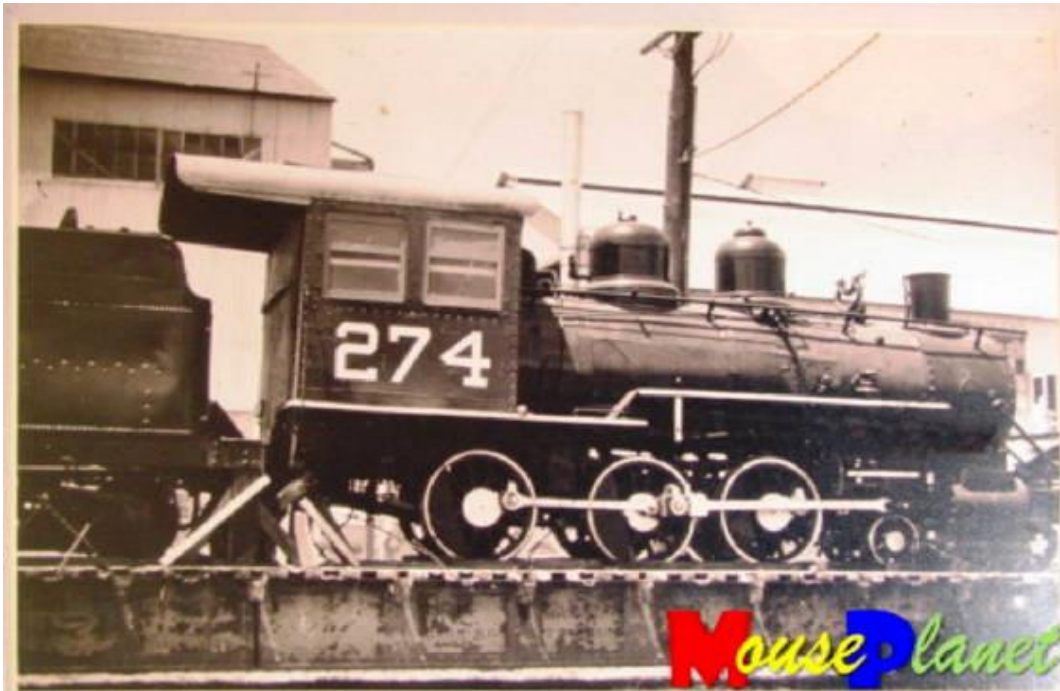
Por su parte en el “*Capítulo 2 Contexto Socioeconómico y Político del Ferrocarril en Yucatán (1875-1906)*” podemos observar los diferentes aspectos económicos y políticos que se dieron durante la construcción y desarrollo del ferrocarril en el estado, los cuales se pueden ver a través de un conjunto de informes y decretos que demuestran la relación política de la compañía con los diferentes jefes políticos de los distintos partidos regionales de la entidad. También es posible percatarse de que existieron en esa época una serie de levantamientos sociales los cuales abarcaron el período de (1875-1906). De la misma forma, se puede notar que la compañía tuvo una relación cordial con las autoridades federales a través de cartas e informes que se encuentran en el texto.

Por otro lado, el “*Capítulo 3 Ferrocarriles y Tranvías*”, su contenido está basado en artículos y decretos que hacen referencia a la construcción de vías férreas y tranvías que se edificaron entre 1889 y 1907. También en el desarrollo del capítulo se puede observar el trabajo conjunto de las autoridades estatales y la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A.(FUYSA), para el mejoramiento de vías férreas y tranvías ya existentes y la cimentación de estaciones ferroviarias en los diferentes poblados en la entidad.

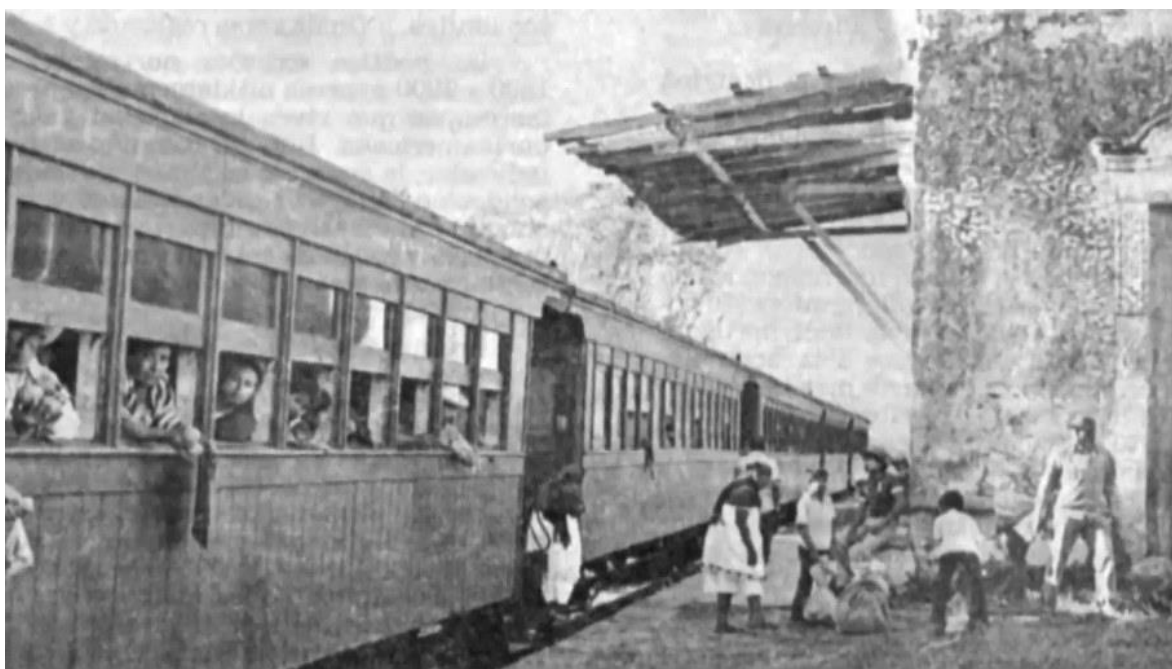
En el apartado “*Apéndice*” hemos decidido reunir en orden cronológico todas las fuentes documentales en las que se basan las narraciones anteriores, evitando que interrumpa la lectura corrida de los hechos, facilitando así la lectura de los mismos.

En la “*Bibliografía*” podemos encontrar todas las fuentes archivísticas que pudieran servir para posteriores investigaciones.

En parques nacionales de diversión de otros países termino el antiguo equipo de vía angosta de los ferrocarriles Yucatecos



PRIMERA PARTE
NACE EL SERVICIO
PÚBLICO FERROVIARIO
EN YUCATÁN
(1857-1920)



PREAMBULO I

PRIMERA PARTE. FORMACION DE LA COMPAÑÍA FERROVIARIA.

Comprende el periodo 1857-1920. Incluye el primer anteproyecto de vía férrea de Mérida a Progreso por el Ing. Santiago Méndez quien acató las instrucciones del C. Pedro de Regil y Peón, Agente del Ministerio de Fomento de Mérida.

En esta primera parte se menciona la aventura de los CC. José Rendón Peniche y Pedro Conteras Elizalde (yerno del Lic. Benito Juárez García) al obtener el traspaso para la concesión de la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso que les hizo la Compañía Limitada Mexicana y que aprobó el Lic. Sebastián Lerdo de Tejada, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el 10 de abril de 1874. Se dan a conocer pormenores para la formación de la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán el 1 de noviembre de 1902, integrada con las cinco compañías que el 6 de septiembre de 1902 constituyeron la Compañía Consolidada de los Ferrocarriles, Muelles y Almacenes de Yucatán.

Se indica cuál fue el capital inicial y el equipo ferroviario aportado para los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, así como la integración del primer Consejo de Administración que nombró al primer Director General.

Teniendo en cuenta que en el año 1902 no se había terminado la construcción de las vías y que el ferrocarril de Mérida a Peto no se había integrado a lo que sería la red ferroviaria, el relato incluye la adquisición del ferrocarril faltante, la construcción total de vías férreas con un solo patio de maniobras y su estación central y la construcción del sanatorio para sus trabajadores, lo que se terminó hasta el año de 1920. Debido a lo anterior el relato abarca el período de 1902 a 1920 añadiéndose al periodo 1857-1902 los eventos ferroviarios correspondientes como complemento intitulándose: Generalidades, Movimiento Obrero y Dificultades Económicas.

El 30 de noviembre de 1913 fue inaugurada la Estación de Ferrocarriles de la Ciudad de Tizimín, y se conmemora la llegada de la vía del tren y las locomotoras "Tizimín" y "26" que jalaban seis vagones "Pullman" por primera vez hasta este municipio.



Capítulo 1

I.-Nace el Servicio Público Ferroviario en Yucatán (1857-1920)

Fue para el año de 1857 que el C. Pedro de Regil y Peón, quien en ese momento era Agente del Ministerio de Fomento en Mérida, le da la encomienda al Ing. Santiago Méndez, el cual para esa época era el director del Ferrocarril de Veracruz a México, para que se diera a la tarea de sacar un presupuesto de costos para la construcción de la vía férrea Mérida- Progreso. Dicho presupuesto fue presentado a la opinión pública el 15 de mayo de 1857 en la ciudad de Campeche, el cual presentamos a continuación:

“Presupuesto del costo de construcción y habilitación de un ferrocarril de una sola vía entre Mérida y Progreso”

| | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <i>“Terracería y mampostería</i> | <i>\$14,750.00</i> |
| <i>Materiales para vía</i> | <i>\$120, 985.00</i> |
| <i>Diversos</i> | <i>\$15,600.00</i> |
| <i>Maquinaria</i> | <i>\$11,500.00</i> |
| <i>Edificios</i> | <i>\$11, 500.0</i> |
| Total | \$ 208,835.00”¹ |

Este informe fue enviado al Sr. Pedro de Regil y Peón por el Ing. Méndez como respuesta a la labor encomendada. El mismo Ing. Aclara que el gobierno, en lugar de vender privilegio, concederá a la compañía un mayor número de franquicias e inmunidades. Esto sin tomar en cuenta el costo de los terrenos y omitiendo de esta forma los gastos de dirección referente a las obras y la sobrestantía considerando embebidos en la construcción de la vía; por cual tampoco consideramos necesario cercar por ambos lados. Tenemos la siguiente referencia a continuación:

“suprimió la partida obras de arte porque no tenemos necesidad de acueductos, ni viaductos, ni de grandes puentes, ni subterráneos; en las estaciones de Mérida y de Progreso consideró un galeón para desembarcadero y los demás edificios muy precisos para abrigar el material de la locomoción y para los talleres de reparación.”²

El C. Pedro de Regil y Peón elaboró el 16 de septiembre de 1864, un informe con el objetivo de fundamentar, desde su opinión, lo favorable que iba a ser para el país y para el puerto de Progreso la construcción, de esta obra. De tal informe podemos extraer algunos párrafos de interés general, a continuación, podemos observar algunos de ellos:

¹ La distancia calculada fue de 33, 480 mts. O 40,000 varas mexicanas utilizándose riel de 55 lbs/yd o 25 Kg/m y durmientes de madera. La maquinaria incluida: 3 locomotoras, 40 vagones para 40 pasajeros cada uno, 20 vagones para la mercancía de 3 toneladas. (Tomado de la página. 1 del texto original).

Informe de Presupuesto presentado al Gobierno del Estado, el 15 de mayo de 1857, AGEY, Fojas 55-56. Fondo Poder Ejecutivo. (Tomado de la página. 1 de la obra original).

² Informe enviado a Pedro Regil y Peón, Agente del Ministerio de Fomento en Mérida (Cita tomada del texto original). (Tomado de la página. 5 de la obra original).

“El ferrocarril proyectado debe arrancar de Mérida, población de 26,000 habitantes y punto de depósito en que se concentran todos los efectos que se importan del extranjero para el consumo general, los productos de la agricultura e industria del país que se exportan del estado.

La población de Yucatán, consumidora y productora de todos los efectos que constituyen el tráfico referido, asciende a 248, 156 habitantes, de los que el 35.47% pertenece a la raza blanca y el 64. 53% a la indígena; el 46.69% al sexo masculino y el 53.31% al femenino.”³

Otro aspecto histórico⁴ relevante fue que el Ing. Santiago Méndez, que ocupaba el cargo de director del Ferrocarril Veracruz- México. El ing. Méndez, una vez analizado el terreno, envía la solicitud del presupuesto para comenzar la construcción de la vía Mérida – Progreso que era según la opinión del mismo de \$208,835 pesos. Dicho Ing., construyó en 1854, el tramo del ferrocarril México-Veracruz. Esta construcción tenía un recorrido que pasaba por Puebla, cedida por órdenes del entonces presidente Antonio López de Santa Anna, mediante un decreto publicado el 31 de octubre de 1853.

Es de suma relevancia indicar que para esa época algunas publicaciones importantes hacen mención de que el C. Gobernador Santiago Méndez era el responsable principal del proyecto ferrocarril Mérida- Progreso, el cual fue fechado el 15 de mayo de 1857. Para esas fechas el C. Santiago Méndez era el mandatario provisional en el estado de Yucatán. Del 24 de noviembre de 1855 al 26 de julio de 1857, el proyecto ferroviario de Mérida- Progreso llevó a cabo. A continuación, tenemos algunos datos históricos tomados del (*Museo Nacional de Arqueología Historia y Etnografía*) de la Profa. Julián Román:

- a) El 31 de octubre de 1853, el presidente de la Republica don Antonio López de Santa Anna concedió Privilegio a don Juan Laurié Reckars para la construcción del Ferrocarril México- Veracruz pasado por Puebla.
- b) En 1854 se construyó un ramal a Caleta, en esa época se encargó de la construcción de la obra el Ing. don Santiago Méndez, construyendo una legua por año, con gasto de \$ 715,333.00. Al fin de año caducó la concesión, pasando al Gobierno y el 2 de agosto de 1855 a los Sres. Masso y Hnos. que tuvieron el privilegio para construir un Ferrocarril San Juan Acapulco pasando por México, concesión vendida al Sr. Antonio Escandón que también compró la concesión y el tramo del Ferrocarril - Veracruz a San Juan.⁵

³ Julia Román, Museo Nacional de Antropología Historia y Etnográfica. (MNAHE). En el año de 1975 se publicó “La Construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)” por John Gresham Chapam, traducción de Roberto Gómez Ciriza, señalándose de lo siguiente: “1857, el Ing. de la línea que se plateaba para unir a la capital con el puerto principal de la República cuya construcción estaba autorizaba por el Gobierno del General de Antonio López de Santa Anna. (Tomado de las páginas. 5 a la 7 de la obra original).

⁴ Si calculamos que para el limitado consumo del país son bastante 200,000 libras anuales de algodón, quedarán para la exportación cuatro mil pacas de 400 libras que pasarán por el ferrocarril y que producirán a estos cuatro mil pesos de flete sin contar con los aumentos progresivos que son naturales a todo trabajo que remunera a los que en él se emplean. De la guerra de los Estados Unidos, hemos visto que ha nacido en Yucatán la industria algodonera, y la guerra de la Crimea, cerrando los mercados europeos a los textiles de Rusia, dio entre nosotros crecido vigor, con el estímulo de altos precios, a la siembra y cultivo de nuestra preciosa planta del henequén. No se debe tampoco echarse en olvido que Yucatán produce generalmente más maíz del que se consume, y que, si no produce más todavía, es porque no habiendo modo de exportarlo sin pagar grandes fletes, no tiene cuenta aumentar su cultivo a los productores. (Tomado de las páginas. 5 a la 7 de la obra original).

⁵ Carta de la Profa. Julia Román, Museo Nacional de Antropología Historia y Etnográfica (MNAHE). (Tomada de la página 5. Del texto original).

Un dato relevante para la historia del ferrocarril de la península fue que, en 1974, se llevó a cabo la edición del libro de los C.C Gustavo Baz y E. L. Gallo, titulado “*Historia del Ferrocarril Mexicano*” obra que igual hace mención del Ing. Santiago Méndez.

Por su parte, tenemos lo siguiente en palabras de John Gresham Chapman:

“En 1857, el Ing. Civil mexicano Santiago Méndez estaba a cargo de la Dirección de Construcción de la Línea de Veracruz a San Juan; esta línea era el primer tramo de un poco más de 25 Km. de la línea que se planeaba para unir a la capital con el puerto principal de la República, construcción autorizada por el Gobierno del General Antonio López de Santa Anna”.⁶

Cabe mencionar, que el informe elaborado por el Ing. Santiago Méndez para el Sr. Pedro Regil y Peón se publica el 15 de mayo 1857. Este puede ser consultado en las hojas 14, 15, 16 y 17 del libro titulado: “*Informes de cálculos sobre los costos y utilidades del Ferrocarril desde Mérida al Puerto Progreso*” editado en 1864. En la actualidad forma parte del acervo histórico de la Biblioteca General del Estado en Mérida, Yucatán.⁷

[Por su parte tenemos una serie de puntos referenciales los cuales mencionamos a continuación:

a) Página 17, segundo párrafo. - Dice que Santiago Méndez había participado activamente en la construcción de ferrocarriles desde el decenio de 1850-1860 y que: “En el discurso pronunciado en la sección inaugural de la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos, deploró que México hubiera hecho una inversión tan fuerte en el ferrocarril de Veracruz, y que hasta entonces hubiera recibido tan escasos beneficios”. Sugirió que se utilizara tracción animal en vez de vapor, con lo que el costo sería de una tercera parte del que se tenía.

b) Página 40.-Comenta que: “Sería interesante fijar con exactitud el costo real de la vía férrea que Antonio Garay construyó, pero la única información de que disponemos consiste en el avalúo de Santiago Méndez, que en 1853 calculó su valor en \$ 500,000.00, aunque la inversión había ascendido a más del doble de esta cifra. Cuatro años más tarde estimó el valor de la línea en \$ 690,776.00, después de una nueva inversión de \$ 316,308.00 hecha bajo su propia dirección. Aunque estas cifras pueden reforzar nuestras sospechas, no son por sí mismas suficientemente exactas para darnos prueba de la gravedad del engaño”.

c) Página 50.- Se menciona que Santiago Méndez criticó la mala calidad de la construcción de la nueva locomotora “La Poblana” que llegó de Bélgica en junio de 1857 en substitución de “La Mexicana” embarcada en Amberes, Bélgica, en noviembre de 1855 en el barco “Charlotte” que se

⁶ John Gresham Champa | “*La Construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*” Traducción de Roberto Gómez Ciriza, Editado en la Ciudad de México en 1975. (Tomada de la página. 6 del texto original).

⁷ Informes y Cálculos sobre los costos y utilidades del Ferrocarril desde Mérida al Puerto de Progreso (Editorial desconocida) 1864, pp. 14-17 (Acervo Histórico de Biblioteca General del Estado en Mérida, Yucatán. Por su parte el libro “*La Construcción del Ferrocarril mexicano (1837-1880)*.” Fue editado por la Dirección General de Divulgación de la SEP (Secretaría de Educación Pública), tomando los datos del AGN (Archivo General de la Nación). Del cual se menciona la siguiente cita tomada de la página 190: “Además de los extranjeros que dirigieron los trabajos, debe señalarse que varios mexicanos contribuyeron mucho al éxito del proyecto, entre ellos: Manuel director del Proyecto 1844-1852, José Ma. Durán, director del Proyecto 1852-18524 Santiago Méndez, director del Proyecto 1854, de construcción del Ferrocarril Mexicano el ing. Santiago Méndez, parece lógico que sea él mismo quien realizó el anteproyecto del ferrocarril de Mérida al Puerto de Progreso. (Tomado de las páginas. 6-7 del texto original).

hundió frente a los bajos Alacranes cerca de las costas de Yucatán e indicó que el naufragio del “Charlotte” se debió a los métodos de embarque utilizados.

d) Página 62, segundo párrafo. - “La concesión exigía que la Compañía comprara la totalidad de la línea Veracruz-San Juan al Gobierno en la suma de \$750,000.00 o el precio que diera un avalúo, el que fuera mayor. El Gobierno designó entonces a Santiago Méndez para que hiciera el avalúo, y Antonio Escandón, por extraño que parezca, también lo nombró su representante. La confianza del concesionario en Méndez fue recompensada con un avalúo inferior a los \$ 750,000.00, que tuvo por resultado el pago de esta cifra mínima. El Gobierno, que se hallaba en situación económica desesperada, ya había incluido esta cantidad en su presupuesto el 3 de septiembre, apenas 3 días de la publicación del decreto. Para el 15 de septiembre de 1857, Antonio Escandón ya había pagado la totalidad de la suma”.⁸

II.- El Congreso del estado de Yucatán otorga la Concesión de la Franquicia Ferroviaria

El 25 de abril de 1861 los C.C Pedro de Regil y Peón, Manuel E. Ávila, Benito Aznar Pérez y A.G. Rejón se reunieron con el Sr. Pantaleón Barrera, quien en ese tiempo era el encargado del Gobierno del Estado, en los siguientes términos:

Con estos antecedentes hemos examinado la solicitud del Sr. Robinson, y enterados de la inmensa importancia que traería a Yucatán la realización del proyectado camino de hierro a Progreso, prescindiremos de algunos defectos de forma que encontramos para dar nuestra opinión respecto a los puntos que abraza. El Sr. Robinson pide:

- 1- Que se le conceda facultad para organizar una sociedad, con el objetivo de construir y explotar una vía férrea entre esta ciudad y Progreso.
- 2- El derecho de ocupar y conservar la actual carretera, entre esta ciudad y la playa, dándole terrenos hasta completar su ancho a 100 varas. O sea 83.5 m. de derecho de vía.
- 3- La propiedad de una legua de tierra por cada milla de ferrocarril que se construya, en uno u otro lado del camino o en el punto más inmediato, y además una legua cuadrada en el punto de la playa en que termine el camino y una milla en Mérida para la construcción de sus depósitos y almacenes.
- 4- Que todas las propiedades muebles e inmuebles de la sociedad, queden perpetuamente exceptuadas de las contribuciones impuestas por el Estado.
- 5- Que esté la sociedad revestida del derecho de entender en el manejo del ferrocarril y establecer sus tarifas, sin intervención de la autoridad.
- 6- Que los materiales de cualquier clase que se necesiten para la construcción y explotación del camino queden libres del pago de derechos de importación.
- 7- Que el Estado de Yucatán se interese con el Supremo Gobierno para que después de construido el camino (de hierro) se habilite Progreso como puerto de altura.
- 8- Que durante 30 años no se conceda permiso para la construcción de otro camino de hierro entre esta capital y la costa septentrional de la península.
- 9- Que el privilegio que se cita sea nulo y sin ningún valor, si 2 años después de concedido en los términos solicitados no se hubiese comenzando el camino de altura.⁹

⁸ Puntos clave de citas textuales de la obra original entre las cuales se destacan: Santiago Méndez Informe y discurso pronunciado en la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos (Tomado de las páginas. 6-7 del texto original).

⁹ Informe del Ingeniero Santiago al Sr. Pedro Regil. (Páginas. 8- 9 tomadas de la obra original).

En los 9 puntos anteriores podemos observar de forma resumida lo presentado por los Agentes de Fomento, Comercio e Industria en los términos y las diferentes condiciones impuestas por los C.C. Edwin Robinson (quien era ciudadano de Estados Unidos de Norte América) y por Francisco G. García (el cual poseía la ciudadanía española).

Estas dos personas eran integrantes de una asociación que llevó el nombre de “Compañía del camino de hierro del Estado de Yucatán” bajo cuyo nombre y título se reconocería y consideraría tanto a ellos como a sus sucesores, cuyo objeto era el de construir una vía férrea que partiera desde el puerto de Progreso y se dirigiera a la ciudad de Mérida.

Algo a destacar fue que una vez analizada la solicitud se recomendó que se les brindara apoyo en las consideraciones las cuales fueran justas y no se aceptarían las que evidentemente fueran a todas luces exageradas e inconvenientes, algunas de las cuales, por ejemplo, fueron rechazadas: como la exención perpetua de contribuciones y el dejar a la empresa el libre manejo del ferrocarril y el libre establecimiento de sus tarifas.

Esto lo podemos observar en la siguiente lectura de dos párrafos del Informe que presentaron los Agentes de Fomento, Comercio e Industria:

Hemos concluido de examinar el proyecto presentado, y como, con las modificaciones que hemos creído oportuno hacer, disminuyen las ventajas a que se aspira, y sin embargo hay deseo positivo de que la obra se lleve a cabo, por lo que nos permitiremos indicar algunos medios que para ello pueden contribuir eficazmente en sustitución de los que rechazamos.

Es indudable que el Estado conseguiría la creación del camino. Y adelantaría considerablemente aumentando su riqueza pública. Está pues, el Gobierno, en el deber de hacer algunos sacrificios para el logro de aquel objeto, y aconsejaríamos que garantizase a la empresa en recompensa de sus trabajos una subvención 5,000 pesos anuales durante 10 años.¹⁰

El Gobierno del Estado de Yucatán aprueba el proyecto de Edwin Robinson

El día 13 de septiembre de 1862, la Legislatura del Estado aprobó el decreto expedido por el Ejecutivo, con fecha 2 de julio anterior, por lo cual concedió el privilegio exclusivo al Sr. Edwin Robinson para la construcción y explotación de un ferrocarril de Mérida a un punto de la costa llamado “el Progreso” con las modificaciones que propuso el mismo Ejecutivo quedando concebido en los términos siguientes (mencionaremos tres de ellos):

1.- El Sr. Edwin Robinson y sus socios tienen privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino de hierro de Mérida al punto de la costa llamado “el Progreso”, concediéndoseles para el efecto el derecho de ocupar, poseer y conservar al actual camino carretero que comunica a dicho punto; obligándose sin embargo a dejar en el referido camino, espacio suficiente para no impedir ni embarazar el libre tránsito de personas, caballerías y carruajes.

2.- Todos los terrenos necesarios para dar al camino una latitud de 50 varas (41.75 m.), se entregarán al Sr. Robinson y socios, libres de toda retribución y en propiedad perpetua, siendo pertenecientes a la Nación, pero si fueren de particulares, sólo podrán ocuparse con arreglo a la ley de expropiación por causa de utilidad pública y previa la debida indemnización de parte de los empresarios.

¹⁰ Informe presentado a los Agentes de Fomento, Comercio y de la Industria con la intención de dar a conocer los datos de la obra a los mismos. (Página. 10 del texto original).

3.- El Gobierno del Estado se compromete a ceder y entregar a los concesionarios un cuarto de milla cuadrada de terreno en las inmediaciones de la ciudad de Mérida; y el Supremo, 25 solares del Progreso de los que no estén enajenados ni destinados para edificios públicos. Estas concesiones servirán para establecer los almacenes, depósitos y otros edificios necesarios para el ferrocarril.

Dado en Mérida en el Palacio de la Legislatura a 13 de septiembre de 1862. Ricardo Río, Diputado Presidente; Ramón Aldana, Diputado Secretario; Nicolás Iturralde, Diputado Secretario.

La construcción del ferrocarril no llegó a concretarse debido a la muerte de Robinson en el mes de agosto de 1863, acaecida en Mérida. Se debe hacer notar el interés que otorgaba el Gobierno del Estado por la construcción de la vía férrea en Yucatán por ese decreto se otorgó el derecho a los siguientes tres puntos:

- 1- Ocupar, poseer y conservar el camino carretero que existía de Mérida a Progreso, sin estorbar el libre tránsito de personas, caballerías y carruajes.
- 2- Obtener la subvención de \$ 5,000.00 anuales durante 10 años contados a partir de la fecha en que se diera servicio público en toda la longitud del ferrocarril.
- 3- No pagar impuesto por 30 años, ni derecho de aduana, contribución, peajes e impuestos de todo lo que se necesite para la construcción, conservación y uso del ferrocarril. Poseer los terrenos necesarios para el camino y para almacenes, depósitos y otros edificios que se requieran para el ferrocarril.¹¹

III.- El Primer Litigio Laboral Relacionado con Ferrocarriles

Siguiendo con la investigación en el archivo del Gobierno del Estado de Yucatán se encuentra una copia certificada de las actuaciones del Juicio Arbitral entre el Ing. Vicente Méndez y el empresario José Rendón Peniche. En el caso del segundo de ellos es importante mencionar que construyó la vía férrea Mérida al puerto de Progreso del cual cabe mencionar que en el acervo se encuentra el litigio, el cual dice lo siguiente:

Mauricio Tejero, Escribano Público del Estado de Yucatán. Certifico, en la más bastante forma, que las actuaciones del juicio arbitral que se sigue entre los señores jueces arbitrales: Licenciados Eduardo González Gutiérrez y Perfecto Solís, por Vicente Méndez y José Rendón Peniche, el primero como ingeniero y el segundo como empresario, para la construcción del camino de hierro de esta ciudad al puerto de Progreso, sobre la interpretación que deba darse a algunos puntos del contrato que ambos celebraron para dicha construcción con el tenor.¹²

| El contrato de construcción de la “*Vía Férrea de Mérida a Progreso*” el cual salió a la luz en mayo de 1876, quedó escrito ante Escribano Público y dando fe del acuerdo los testigos Sres. José Rendón Peniche (este personaje contaba con la edad de 45 años, era casado y dueño de una vecindad) y Vicente Méndez (esta persona tenía 35 años de edad, era casado, era ingeniero y vecino de la ciudad de Veracruz, y residente en esta capital) los dos dieron fe del presente acuerdo el 19 de junio de 1874. La ceremonia fue efectuada ante el notario Carlos María Aranda, en el oficio donde se daba fe de lo sucedido, otorga por escritura pública el contrato de locación de las obras para la construcción del camino de hierro de esta ciudad al puerto de Progreso.

Otro punto que importa es el fallo que se realizó de dos árbitros a favor del presente acuerdo; trae como consecuencia que se lleve a cabo el efecto de otorgamiento de las escrituras en árbitros. Uno de los jueces que llevaron ese caso fue el Lic. Eduardo G. Gutiérrez (el cual era casado, con domicilio en esta capital, propietario y de 40 años de edad), por otro lado, los Sres. Rendón Peniche

¹¹ Informe del contrato de la construcción de la Vía Férrea Mérida- Progreso (Página. 14 de la obra original).

¹² Párrafo citado de la obra original. (Página. 15 de la obra original).

y Méndez llegaron a un acuerdo verbal para que el Lic. llevará el caso. Una vez así ya con el convenio llevado a cabo y con la falta de cualquiera de los árbitros se logró cubrir el nombramiento de uno y otro, lo cual permitía sin embargo la designación de un tercero en un caso extraordinario. Por eso en virtud de que los mismos comparecen otorgando y conociendo de eso, en cualquier momento se podría volver una libertad espontánea la cual se somete al conocimiento y a la decisión de los jueces, árbitros arbitradores, amigables componentes. Lo que resuelve todas sus diferencias presentes o que puedan suscitarse, relativas al contrato que se ha relacionado con todos los incidentes y dependencias que ocurran.

Algo más a considerar fue que don José Rendón Peniche comentó lo siguiente:

En caso de suspenderse los trabajos de la vía férrea por fuerza mayor, antes de cumplirse los dos años en que debe concluirse el contrato con el Ing. Vicente Méndez, si se debe pagarle íntegros los \$ 25,000.00 señalados en dicho contrato. Oído esto, el Sr. Méndez dijo que ante todo hace observar que su contrato no termina en su concepto a los dos años, si no es por toda la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso, y que además de este punto hay otro en que no está de acuerdo con el Sr. Rendón Peniche.¹³

Cabe mencionar, que el contrato de construcción de la “Vía Férrea Mérida a Progreso” está fechado en mayo de 1876, lo cual significó para el Ing. Vicente Méndez un compromiso para satisfacer todos los trabajos como ingeniero en la dirección y construcción de la vía férrea de Mérida a Progreso. con sus almacenes, depósitos, estaciones y demás obras necesarias para su explotación, en la cantidad de \$25,000.00

Es importante recalcar que, si la empresa fracasa por caducidad u otro motivo, el Ing. Méndez solo tendrá derecho a \$500.00 mensuales por el tiempo que haya trabajado antes de percibir la subvención del Gobierno Federal por los primeros 4 Km. Si la construcción se termina antes de dos años, el Ing. Méndez se obliga a continuar en la dirección hasta que cumplan los 2 años.

Si las obras no se terminan por cualquier evento independiente de la voluntad del constructor en los dos años convenidos, el Ing. Méndez continuará encargado de los trabajos hasta su conclusión, con sueldo de \$600.00 mensuales en efectivo. Si no se terminan los trabajos por culpa del Ing. Méndez, se obliga a continuar sin retribución alguna durante el tiempo que exceda de los 2 años.

Por otro lado, Rendón Peniche vendió su concesión, pero estipulaba que el comprador tenía la obligación de respetar el contrato con el Ing. Méndez. Esta acción se dio ante notario público. Para eso el escribano Mauricio Tejero hizo constar el 29 de marzo de 1876 esa transferencia. Para efectuar este trámite se reunieron los Jueces Arbitradores Lic. Eduardo González Gutiérrez y Lic. Perfecto Solís, con el objetivo de dar principio a los trabajos del juicio arbitral. En estos cabe mencionar, que se nombra a un tercer arbitrador el cual entraría en discordia con el Lic. Pedro Escudero Echánove (quien era residente y vecino de la Ciudad de México), esta acción se le comunicó al presente juez mediante un acta suscrita por los C. C. Jueces Arbitradores y por el mismo Escribano mediante el servicio de correo; también se les comunicó a los Sres. Vicente Méndez y José Rendón Peniche esta determinación.

Es importante mencionar los datos históricos referentes a la primera etapa de construcción del Sistema Ferroviario de Yucatán. Esto con la intención de poder tener una noción mejor sobre este relevante medio de transporte que surgió en el estado a finales del siglo XIX y mediados del XX, Por eso, además en este inciso se hablará de todo lo que lleva a la edificación del primer ferrocarril en el estado.

¹³ Párrafo citado del texto original. (Página. 19 tomada del texto original).

Nota (diversos datos históricos de la primera etapa de construcción):

Primeramente, es relevante hacer mención que un Jefe de Campo ganaba unos \$50.00 mensuales.

La Estación del Ferrocarril se ubicó frente a la Hacienda de Yaxché el 11 de mayo de 1876; para entonces, a los clavadores que inicialmente se les pagaba 6 reales y hasta \$1.00 diario, se les había reducido el pago a 4 reales; mientras que a los peones que ganaban 3 reales diarios se les bajó a 2 reales.

Las tareas se organizaron de la siguiente manera: la de un clavador y su peón era de 3 carriles, entre dos hombres calzaban un riel, un hombre hacia la longitud de un riel; en el embutido en piedra y tierra; dos hombres calzaban un carril con 11 durmientes; clavando pinotea se avanzaban cinco carriles con jabín (la madera de jabín es más dura que la de pinotea).

IV.-El Primer Ferrocarril Construido en el Estado de Yucatán

El 10 de abril de 1874, el Ministro de Fomento y los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, firmaron el convenio para la construcción del Ferrocarril Mérida a Progreso, en el estado de Yucatán. con el contenido siguiente:

1º Se autoriza a D. José Rendón Peniche y a D. Pedro Contreras Elizalde, para construir y explotar la línea férrea y correspondiente telégrafo de la ciudad de Mérida al Puerto de Progreso.

2º El reconocimiento de todas las líneas del ferrocarril de Mérida a Progreso deberá estar concluido dentro del término de 6 meses, contados desde la fecha de esta Ley.

3º Los trabajos de reconstrucción comenzarán dentro de 3 meses y estarán concluidos al menos 4 Km. dentro de un año. En cada uno de los años posteriores se construirán al menos 8 Km., y todo el ferrocarril deberá estar terminado para su explotación en 4 años.

4º Se abonará a la Compañía una subvención de \$6,000.00 por cada kilómetro de ferrocarril y de telégrafo que construya; y será pagado por la Aduana Marítima de Progreso, por tramos de 4 Km., después de que éstos hayan sido aprobados por el Ministerio de Fomento.

5º, 6º y 7º Que no podrá ocuparse la carretera nacional por el ferrocarril; que los concesionarios darán una fianza por \$ 12,000.00 como garantía de que cumplirán con las obligaciones contraídas en el Convenio; que las franquicias de exenciones de los buques que se mencionan en la ley del 17 de enero son aplicables a Progreso.

8º Que las prescripciones de la ley del 17 de enero de 1874 son aplicables al ferrocarril de Mérida a Progreso con respecto a conocimientos, levantamiento de planos, tarifas, anchura de la vía y su construcción. Los Sres. Rendón Peniche y Contreras Elizalde gozarán de todos los beneficios y concesiones hechas a la Compañía Limitada Mexicana que aparecen en la Ley del 17 de enero.

9º El Ejecutivo presta su consentimiento para que la Compañía Limitada Mexicana traspase su concesión en lo relativo al ferrocarril de Mérida a Progreso a D. José Rendón Peniche y Contreras Elizalde. México, 10 de abril de 1874.- Blas Balcárcel. - Pedro Contreras Elizalde por poder de José Rendón Peniche.

Después de la firma del mismo, se concede a la compañía el derecho de vía por la anchura de 70 m. de extensión en toda la vía.

Los materiales necesarios para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y la línea telegráfica quedarán libres, para su término en 15 años, de toda clase de derechos impuestos por la aduana, y de alcabalas, contribuciones y pasajes o impuestos decretados, los cuales tenían que respetarse hasta hoy en día por cualquier autoridad de la República. Esto ocasionó que el camino mismo provocara dependencias naturales o indispensables, lo cual hacía que los capitales empleados en la construcción y explotación y la acción de la compañía fueran totalmente con apego a la ley y por lo tanto que la cuestión de impuestos fuera establecida por lo menos en unos 50 años. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes, al igual que los trabajadores a los cuales se empleará, estuvieran exentos del servicio militar y de cargo concejil.

Es importante mencionar que se establecieron una serie de derechos y obligaciones para la Compañía, del mismo modo que franquicias para los buques, los cuales llegaran a los puertos con materiales de construcción, tales como carbón de piedra, rieles y demás efectos para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y líneas telegráficas. Por estas razones se establecieron una serie de causas las cuales pudieran llevar a la caducidad de las concesiones otorgadas a la compañía.

Siendo Gobernador Constitucional del Estado de Yucatán el C. Eligio Ancona, dio a conocer ante la opinión pública el decreto No. 53 fechado el 30 de marzo de 1875, en la 5ª Legislatura Constitucional del Estado el cual decretaba la adjudicación de la propiedad de la empresa del ferrocarril de Mérida a Progreso. , para los efectos que expresa el decreto del 19 de agosto de 1871, la plaza del suburbio de la Mejorada de la Ciudad de Mérida, con exclusión de 12 metros que por lo menos dejara libres cada una de las calles que han de correr por los lados de la plaza citada. En consecuencia, al decreto mencionado, la estación del ferrocarril de Mérida a Progreso se ubicó en la Plaza de la Mejorada que queda al poniente de la calle 50 entre la 57 y 59, y que servía de plaza al convento y a la iglesia de aquel rumbo.

El primer riel del ferrocarril de vía ancha en Yucatán se clavó el 1 de abril de 1875, en durmiente de madera, lo cual dio pie al principio de construcción de la vía del ferrocarril de acuerdo con el plano general y el trazo y los perfiles aprobados por el Ministerio de Fomento los cuales fueron fechados el 22 de agosto de 1874. Motivo por el cual el escantillón de la vía fue de 1.45 m., el peso de riel de 25 Kg/m y los durmientes de madera del país (madera dura de la región).

El 27 de junio de 1874, con la intervención del notario Eligio Guzmán, en un oficio con No. cuatro, el C. Pedro Contreras Elizalde traspasó todos sus derechos y acciones del ferrocarril a D. José Rendón Peniche; también en el oficio No. cuatro del mismo notario, los accionistas de la compañía del ferrocarril de Mérida a Progreso traspasaron sus derechos al S. José Rendón Peniche.

La vía se terminó el 15 de septiembre de 1881, siendo inaugurado el servicio directo de Mérida – Progreso con la locomotora de vapor bautizada con el nombre de “*Guadalupe*”; y conformado por 15 vagones que transportaron ese día 1500 personas. De la misma forma se les otorgaría nombres a otras dos locomotoras como fueron “*Pato*” y “*Mérida*” las cuales fueron montadas por el Ing. Olegario Molina Solís, habiéndose utilizado las dos últimas de Mérida a San Ignacio las cuales vieron la luz para las fechas dos de febrero y 13 de noviembre de 1879. Es importante mencionar que la locomotora “*Pato*” corrió el primer tren con locomotora de vapor de Mérida a San Ignacio (llegó el 8 de enero de 1879 para sustituir la tracción animal). El dos de febrero de ese año se inauguró el servicio de pasajeros a la estación de san Ignacio

El Ing. Vicente Solís fue el primero en hacerse cargo de la construcción de la vía de Mérida a Progreso, pero cuando la obra de la vía del ferrocarril llegó a la localidad de Xcanatún se suspendieron los trabajos por problemas económicos. Los cuales se disiparon en abril de 1877 cuando se pudo recaudar una cantidad considerable de recursos económicos; por este motivo una vez disipada la crisis se le encomendó la continuación al Ing. Olegario Molina.

Por su parte el 15 de septiembre de 1881 se comenzó el servicio público en el ferrocarril de Mérida a Progreso. Esto con base en el Reglamento de 11 artículos aplicables al servicio de pasajeros de primera y segunda clase y un Reglamento de Tráfico de 12 artículos para el transporte de mercancías clasificadas de primera, segunda y tercera clase.

En esa época la división social estaba acentuada, ya que en el primer vagón que seguía a la locomotora viajaba la gente más humilde, campesinos en su mayoría. Las bancas estaban colocadas lateralmente, de manera que el pasajero daba la espalda al paisaje. En medio del vagón, a todo lo largo, se extendía una banca sin respaldo para colocar el equipaje, que también era ocupada por personas pues casi siempre este estaba repleto. El coche siguiente era el de segunda clase, donde viajaban maestros, empleados públicos, pequeños comerciantes, entre otros. Las bancas eran de madera para dos personas, colocadas una detrás de otra. El último vagón era el de primera clase, con bancas acojinadas y alfombrado donde se transportaban los hacendados y grandes comerciantes. Por el imponente aspecto de las locomotoras los pobladores le llamaban TSÍIMIN 'KÁAK (CABALLO DE FUEGO.)

El tren contaba con un itinerario respecto a sus pasajeros, el cual estableció una corrida diaria de Mérida a Progreso con parada en San Ignacio, el que salía de Mérida a las 15:00 hrs de la tarde para llegar a las 16:30 hrs. (permaneciendo 10 minutos en San Ignacio). El tren de Progreso a Mérida salía a las 17:30 hrs. Para arribar a Mérida a las 19:00 hrs. (permaneciendo 10 minutos en San Ignacio).

La tarifa de pasaje de Mérida a Progreso fue de \$ 1.00 para pasajeros de primera clase y de \$ 0.75 para pasajeros de segunda clase; la tarifa de Progreso a Mérida fue de \$1.00 y \$ 0.75, para primera y segunda clase respectivamente. Es importante destacar que el Reglamento para el Servicio de Pasajeros incluía artículos de orden tales como: la prohibición de llevar animales en los coches de pasajeros; la prohibición de viajar en estado de embriaguez; no pagar el pasaje; de comportamiento en los coches; el cobro de medio pasaje a niños de 3 a 10 años de edad; etcétera

El reglamento de tráfico establece obligaciones y responsabilidades para la empresa y los usuarios.

La tarifa de flete de mercancías para toneladas de 907.6 Kg., según la clasificación que le correspondía, fue aprobada para el tráfico del ferrocarril de Mérida a Progreso y enviada al C. José Rendón Peniche, concesionario del ferrocarril, para su publicación, a la que estaba obligada la empresa y a fijar las tarifas en lugares visibles de las estaciones y paraderos; siendo la siguiente:

| De Mérida a San Ignacio: | | De Mérida a Progreso: | |
|---------------------------------|-------------|------------------------------|-------------|
| Mercancía de 1ª | \$1.32 Ton. | Mercancía de 1ª | \$2.20 Ton. |
| Mercancía de 2ª | \$0.88 Ton. | Mercancía de 2ª | \$1.48 Ton. |
| Mercancía de 3ª | \$0.55 Ton. | Mercancía de 3ª | \$0.92 Ton. |

De Progreso a Mérida: \$2.20 ton., \$1.48 ton. y \$0.92 ton. para mercancía de 1ª, 2ª y 3ª clase respectivamente. Excepto los domingos, se corría un tren diario de carga y materiales de exportación e importación puesto que en Mérida se concentraban todos los efectos que se importaban del extranjero para el consumo general y los productos de la agricultura y la industria que se exportaban del Estado de Yucatán;(por su situación geográfica se mantuvo prácticamente aislada ya que no existían comunicaciones terrestres con la capital y el resto de la República, aunque por vía marítima estaba comunicado con Veracruz y con La Habana, Cuba por el puerto de Sisal que era el puerto de altura para importación y exportación, debiéndose considerar también tráfico marítimo con New York y Belice).

V.-Los Tranvías Rurales

El servicio ferroviario era bastante bondadoso, lo cual quedó demostrado durante la construcción de los ferrocarriles en el estado de Yucatán. Esto motivó que toda la atención para atender las necesidades de transporte se encontrara en la utilización de la vía férrea para las poblaciones y centros de trabajo en el campo; así se formó una red de tranvías rurales la cual alimentaba a los diferentes ferrocarriles en Yucatán. Sobre eso se tiene a continuación lo siguiente: “*el Estudio de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en relación con el estado económico de la Península*” publicado en 1923 por el C. Fernando Ancona; cabe mencionar que se desarrolló en los siguientes partidos: Mérida, Motul, Valladolid, Progreso, Tixkokob, Acanceh, Temax, Tizimín, Hunucmá, Maxcanú, Izamal, Peto, Sotuta, Ticul y Espita de los cuales se desarrollaron 232 tranvías en una red de 1722 Km.

En el archivo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán existían planos con el nombre de la estación ferroviaria y la denominación del tranvía de los años 1906 a 1951, que relaciono a continuación, añadiendo la fecha del plano: Umán – Zardívar (IX – 1906); Tixpehual – M. Peón Casares – (XII – 1906); Conkal – M. Zapata – (II – 1907); Hunucmá – E. Escalante P. – (II – 1907); Hunucmá – R. Nicoli – (II – 1907); Hunucmá – A. Bolio – (II – 1907); Tekantó – Florentino Díaz – (IX – 1908); Tekantó – O. Molina – (IX – 1908); Tekantó – Manuel Rodríguez – (IX – 1908); Tekax – “Santa María” – (III – 1910); Acanceh – Hda. Kankirixché – (II – 1911); Acanceh – Hda. Chich – (II – 1911); Acanceh – Chuncanán – (II – 1911); Chabacal (Km. – 20 M—V) – (X – 1938); Umán—Hunxectaman – (VII – 1948); Xcanchakán – Xcanchakán – (III – 1951).

Como podrá observarse, aun en crisis ferroviaria (1938, 1948, 1951) se construyeron vías rurales (Decauville) para conectarse a estaciones de ferrocarril y tener acceso al servicio ferroviario.

Cabe mencionar, que la operación ferroviaria con tracción animal fue utilizada por los primeros tramos de vías construidas en el Estado de Yucatán. Lo cual motivó que se emprendiera la construcción de vías con la autorización del Gobierno estatal, mediante decretos expedidos por la Legislatura Constitucional del Estado. Se ha escogido el primer decreto del 16 de enero de 1889, expedido por la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán como una muestra de la forma en el que Gobierno estatal se involucraba para que se construyera y operara una vía para tranvía rural. El decreto No. 56 menciona este asunto¹⁴:

“Se autoriza al Lic. Félix Gómez Mendicuti para construir y explotar un tranvía con su teléfono o telégrafo comunicando los pueblos de Cacalchén, Hoctum, Hocabá, Tahmek, Sanahcat, Huhí, Xochel, Kantunil e Izamal. La empresa hará los trazos de la vía y los ramales y someterá al ejecutivo los planes para su aprobación por secciones de 10 Km., pudiendo ser menores o mayores según las distancias que separen a 2 poblaciones que deban unirse, pudiendo igualmente modificarse los planos aprobados sujetando los nuevos planos al mismo trámite de aprobación.

Los trabajos de construcción se iniciarán a los seis meses de aprobados los planos y continuarán hasta concluir los primeros 10 Km. dentro de un año de comenzados. El peso del riel será de 9 Kg. /m, el ancho entre los bordes interiores de los rieles será de 60 cm, los radios de las curvas podrán reducirse hasta 15 m y las pendientes no podrán extenderse a más del 3%.

El servicio se hará por tracción animal o de vapor o por otro medio de locomoción que se proponga y que apruebe el Ejecutivo del Estado.

¹⁴ Decauville, Crisis Ferroviaria (1938, 1948, 1951). Se construyeron vías rurales para conectarse a estaciones de ferrocarril y tener acceso al servicio ferroviario. (Página. 38 tomada del texto original).

Quedan libres de todo derecho de estado y municipales establecidos o que en lo futuro se establezcan durante 20 años: los capitales invertidos en la construcción de la vía y sus dependencias, estaciones, terrenos y toda clase de materiales que se importen para el mismo objeto y para el teléfono y oficinas que para el mismo servicio de la empresa deban colocarse. La empresa podrá ocupar las carreteras cuya ocupación sea indispensable con la aprobación del Ejecutivo, dejando un ancho suficiente para el libre tránsito de dos carruajes y abriendo canales de desagüe.

También es relevante hacer mención que los directores, ingenieros y el personal que utilizará para la obra quedaban exentos del servicio militar y cargos concejiles durante el periodo que sirvieran en el camino, salvo en guerra extranjera o de castas. También el tránsito por las distintas poblaciones era importante. Por este motivo la empresa podía ocupar las calles que fueran indispensables para la colocación de la vía sin afectar el libre tránsito de dos carruajes, los terrenos indispensables para sus estaciones, almacenes y dependencias.

Otro dato a destacar es que la empresa quedaba autorizaba para emitir acciones, bonos y obligaciones, los cuales era para disponer de ellas, así como para hipotecar la línea y sus diferentes dependencias. Esto provocó un gran número de acreedores hipotecarios pues, la mayor seguridad de los pagos y el derecho a explotar en todo o cualquier parte eran de las propiedades de la empresa. Las hipotecas sólo eran válidas cuando se hicieran a favor de los individuos o asociaciones particulares.

La empresa estará sujeta a todas las leyes y reglamentos vigentes que sean expedidos por el Gobierno del Estado sobre los ferrocarriles, transportes o teléfonos en lo que no se oponga a la presente concesión. De la misma manera, la compañía será siempre mexicana aun cuando todos o algunos de sus socios sean extranjeros; los extranjeros que como socios o con algún otro carácter formen parte de la empresa, serán considerados como yucatecos y sólo tendrán los derechos y medios para hacerlos valer de acuerdo a las leyes del Estado que conceden a los yucatecos.

Por otro lado, es destacable mencionar que la empresa no podrá traspasar ni hipotecar la concesión de este contrato, ni el ferrocarril, ni el teléfono, ni ninguna de las dependencias a algún gobierno extranjero. Pues será nulo todo contrato el cual se celebrará en contravención referente a este artículo. De la misma forma, la empresa tampoco podrá admitir como socio a ningún gobierno extranjero, siendo nulo todo contrato que se celebre por ese motivo. Y las secciones del ferrocarril, según las fuere construyendo la empresa, serán puestas inmediatamente al servicio público”.

Es interesante mencionar que el decreto menciona que el transporte de los efectos del gobierno, tropas, materiales de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en servicio público lo hará la empresa por la mitad de la cuota que corresponda en cada caso, según la tarifa. La correspondencia, impresos y empleados públicos despachados por la Administración de Correos para el servicio de este ramo, serán realizados gratis.

El decreto fue signado por:

Poder Legislativo: L. Alberto, D. P.; R. Rivas, D. S.; Fernando Peraza, D. S.

Poder Ejecutivo: Guillermo Palomino, Gobernador; R. Arzamendi, Oficial Mayor.

Es de justicia hacer notar que la red de vías férreas rurales se integró sola al haberse resuelto cada necesidad de transporte de pasaje y carga por los interesados, en forma individual, buscando comunicarse a través de las estaciones de los ferrocarriles de vía ancha o angosta para asegurarse el servicio ferroviario a los lugares poblados o al puerto de Progreso. Obviamente, los capitalistas, personal técnico y trabajadores fueron yucatecos, debiéndose verificar que en el contenido del Decreto No. 56 se observa el empeño de evitar la injerencia de influencias extrañas en las vías de comunicación que se estaban autorizando.

Es interesante mencionar que la ciudad de Mérida contaba con una red de tranvías que alimentaban las diversas estaciones de los nacientes ferrocarriles, el 15 de septiembre de 1880 entro en funcionamiento el primer tranvía urbano de Mérida, once años antes se iniciaron los trabajos y se fueron estableciendo las líneas de comunicación y transporte por las calles más céntricas y pobladas de la ciudad. La primera línea fue tendida de la esquina de las dos Caras (calles 65 y 58) hasta el costado norte de la plaza de la Mejorada, frente a la estación del ferrocarril Mérida- Progreso. Le siguieron las líneas de las calles de los Hidalgos (calle 65 entre 60 y 50), la de Santa Ana y la de Santiago. De igual manera, se tendieron vías hacia puntos más alejados, pero de interés para la población como el Cementerio General, el Rastro Público y el pequeño poblado de Itzimná, desde la plaza principal se partía para llegar a cualquier extremo de la ciudad.

VI.-Primera red ferroviaria integrada

No encontramos en la historia de nuestro México un estado federativo donde el desarrollo económico del mismo haya estado tan ligado al desarrollo ferroviario como en Yucatán. Fue durante los siglos XIX y principios del XX, el incremento de la producción henequenera estuvo relacionado con el incremento de la construcción de vías férreas, lo que se manifestó claramente a partir de que se iniciara la edificación de dichas vías hasta la formación de una red ferroviaria en Yucatán. Esto claro, una vez integrados los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S.A. de C.V. para ser más justos en el comentario, podría asegurarse que sin la red ferroviaria no hubiera prosperado la producción de henequén. De la misma forma, sin la producción henequenera no hubiera sido posible construir la red ferroviaria en Yucatán.

Siendo Gobernador del estado de Yucatán Salvador Alvarado, el 17 de enero de 1918 se firmó el Decreto Núm. 8 donde se reconocía la necesidad de organizar y reglamentar el cultivo y explotación del henequén, para lo cual establece las funciones de una Comisión Reguladora del Mercado de Henequén, dentro de las cuales estableció:

“**Artículo 9.-** Obtener datos de la actividad henequenera relacionados con las vías férreas construidas expresando: número de kilometraje de vía férrea construida, formulándose su clase, ancho de la vía y recorrido; mención de si hay algún tranvía que una la finca con otra finca o con algún poblado o estación de ferrocarril; nombre del pueblo y de las estaciones de ferrocarril más cercanas y distancias.

Artículo 18.- Si ha habido algún cambio en la maquinaria o se han construido líneas férreas deberá asimismo expresarse haciendo constar su destino, extensión y ancho de la vía.

Artículo 47.- Son tranvías agrícolas los que unan una finca con otra, aun cuando sean de un mismo propietario, y los que unan alguna finca con algún poblado y con alguna estación de ferrocarril. La ley declara a estos tranvías de interés público.

Artículo 48.- Dentro del plazo de un año, la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén formará y publicará una carta de tranvías agrícolas existentes en el Estado.

Artículo 49.- Los tranvías agrícolas se dividen en dos clases:

I.- Los de un ancho de 50 cm. cuando menos, que unan 2 fincas entre sí o una finca o población o alguna estación de ferrocarril.

II.- Los que unan exclusivamente a fincas de un mismo propietario, sin reconocer poblaciones o fincas de otros propietarios, salvo que terminen en alguna estación de ferrocarril.

Artículo 50.- Todos los propietarios de tranvías agrícolas están obligados:

I.- A enlazar o permitir el enlace de sus líneas con los de otros propietarios y por lo tanto a permitir que éstos usen sus líneas mediante una retribución.

II.- A establecer para las poblaciones o fincas que recorra o en las que termine, un servicio de carga y pasajeros.

III.- A establecer cuando menos un carro de pasaje que haga el tráfico entre los poblados y las estaciones de ferrocarril.

IV.- A mantener en buen estado todas las líneas, estaciones, bodegas y carros de tráfico y pasaje en los términos y bajo la pena que esta ley establece.

Artículo 51.- Los tranvías agrícolas que hoy existen con concesión del Estado, quedan comprendidos en las disposiciones de esta ley.

Artículo 52.- El Ejecutivo del Estado, a iniciativa de la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén, expedirá los Reglamentos de Tranvías que convengan para el buen servicio público y publicará cada año en el mes de enero la tarifa a la que deberán sujetarse los propietarios de tranvías agrícolas de primera clase para el cobro de fletes, pasajes y almacenajes de acuerdo con las fracciones tercera y cuarta del Artículo 51.

Artículo 56.- Cuando los dueños o encargados de tranvías agrícolas no puedan proporcionar carros o plataformas para cargar con la finalidad de que el servicio se haga fácilmente, podrán circular otros carros en las líneas, previo pago de la cuota correspondiente.

Artículo 57.- Los dueños o encargados de los tranvías agrícolas serán responsables por actos u omisiones de los retranqueros o conductores que estén desempeñando el servicio público. Los dueños o encargados de los tranvías agrícolas cuidarán que las vías y material rodante del servicio público se conserven en buen estado y en condiciones de prestar seguridad para el servicio, bajo las penas que fije esta ley. Los inspectores agrícolas ejercerán una vigilancia esmerada para hacer que se cumpla esta disposición.

Artículo 64.- Las bases a que se sujetarán las empresas que soliciten permiso para la construcción de tranvías agrícolas serán las siguientes:

(Se establecen todos los requisitos que deberán llenarse).

Artículo 66.- Cuando el sistema de tracción sea el de vapor o eléctrico, las empresas estarán obligadas a sujetarse a las disposiciones generales de ferrocarriles en lo relativo a velocidad, señales, tráfico, freno, uniones, etcétera.

Artículo 67.- Todas las vías a que se refiere ésta ley tienen el carácter de nacionales y estarán por lo tanto sujetas a las Leyes y Tribunales de la República, y en ningún caso y por ningún motivo se permitirá que sean enajenadas, hipotecadas o de algún modo gravadas a favor de gobierno extranjero; sólo podrá llevarse a cabo con el consentimiento del Ejecutivo del Estado y en las condiciones que éste fije, conservando siempre las líneas su carácter de nacionales y sujetas a las leyes y tribunales de la república.

Artículo 68.- La infracción de cualquiera de las prohibiciones produce la nulidad del pacto o contrato y da derecho al Gobierno del Estado para incautar la línea en provecho del estado.

Artículo 70.- Ningún propietario podrá levantar o modificar la vía de que es concesionario o propietario, sin la previa autorización del Ejecutivo del Estado, bajo las penas que señala la ley.

Artículo 79.- La Comisión Reguladora gestionará de las autoridades federales, que éstas dicten las órdenes necesarias a fin de que las disposiciones de esta ley sean complementadas por las empresas ferrocarrileras de concesión federal y por las embarcaciones que se dediquen al transporte por la vía marítima.

Artículo 80.- Los ferrocarriles y tranvías que se dediquen al transporte y acarreo del henequén en rama están obligados a cumplir bajo su responsabilidad, las prescripciones de esta ley.

Artículo 96.- Esta ley no es aplicable a las bodegas de ferrocarriles que se rigen por las leyes federales correspondientes, salvo los artículos 88 y 89, 93 y 95 a los que deberá darse cumplimiento. (Libros de registro, inspección de las bodegas por inspectores de la reguladora, sanción al almacenista si no verifica que estén pagadas las contribuciones locales o municipales).

Por otro lado, en enero de 1918 ya se había construido la vía de la red ferroviaria, tanto de la vía ancha como de la vía angosta, las cuales pertenecían a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán; pues aún no se había puesto en servicio la estación central. Debido a que existían corridas normales en las vías de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán estos tuvieron bastantes afectaciones de una enorme deuda la cual fue contraída por haber adquirido el Ferrocarril Mérida-Peto. Después de esta acción se terminaron las obras que no se habían concluido en 1902 al formarse (FUYSA), faltaba por construirse: el tramo Dzitás-Valladolid, el cual se concluyó en mayo de 1906; el ramal Espita-Tizimín se terminó en noviembre de 1913; el ferrocarril Mérida- Peto con ramal a Sotuta se integró al Ferrocarril Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA). Por su parte, el ramal Aanceh- Sotuta se terminó en 1912. En 1910, con el empréstito inglés, el Ferrocarril Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) adeudaba aproximadamente \$ 8'250,000.00 siendo obvia la prioridad de la Administración de terminar la construcción de las vías férreas concesionadas para obtener ingresos con la operación de trenes, antes de realizar otras obras que requerían los ferrocarriles.

Respecto al Decreto No. 8 de enero de 1918 debe tomarse en cuenta la intención de utilizar todos los recursos disponibles tanto materiales como humanos para lograr satisfacer la necesidad de servicio de transporte, tanto de pasajeros como de carga, involucrando las vías construidas bajo jurisdicción federal con la red ferroviaria construida por concesiones estatales, las cuales abarcaban toda el área de producción agraria.¹⁵

Al declarar de interés público todas las vías férreas, sin excepción se pretendía agilizar notablemente la solución a las necesidades de servicio de transporte público, dando un paso trascendental, pero difícil de concretar por no haber experiencia previa y enfrentar directamente intereses particulares al obligar a los propietarios de tranvías agrícolas a coordinarse entre sí para utilizar sus líneas y sus equipos con el objetivo de cumplir una obligación que no tenían antes de la publicación del Decreto No. 8.

El Decreto No. 8 otorga a todas las vías férreas el carácter de nacionales, y por lo mismo sujetas a las Leyes y Tribunales de la República Mexicana, estableciendo además que la infracción a cualquiera de las prohibiciones daría el derecho al gobierno del estado para incautar las líneas férreas.

El cumplimiento del Decreto No. ocho requería la expedición de reglamentos y tarifas para hacer viable esa idea globalizadora del servicio público ferroviario de carga y pasajeros, lo que no hizo antes de que dejara el gobierno del estado Salvador Alvarado, y por lo mismo, no se consolidó esa precursora idea de interés público.

¹⁵ Informe sobre el Decreto No., ocho de enero de 1918 de los materiales utilizados para construcción de rieles. (Tomada de la Página. 44 del texto original).

A continuación, algunos antecedentes para tener una mejor noción de este trabajo.

VII.- Compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán

El 6 de septiembre de 1902, quedó constituida en la ciudad de Mérida la Compañía Consolidada de los Ferrocarriles, Muelles y Almacenes de Yucatán, la cual contaba con las siguientes propiedades:

- 1- Los ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal, con valor de \$5,000,000.00.
- 2- El ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso y valor de \$6,000,000.00.
- 3- El ferrocarril de Mérida a Campeche con valor de \$ 6, 050,000.00.
- 4- La Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del comercio, valuada en \$ 2,640, 000.00.
- 5- El muelle fiscal de Progreso valuado en \$850,000.00.

Por este motivo la formación de la Compañía se hizo con la intervención del notario Maximiliano Canto, Se hizo notar que el ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal era de vía ancha mientras que los demás ferrocarriles eran de una vía angosta, siendo el ferrocarril de Mérida a Campeche el que se terminó de edificar por parte de la Compañía Peninsular, haciéndose notar que el de la Compañía del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio era también de vía angosta que principiaba a ser construida de esta forma. La construcción fue suspendida definitivamente por ser la tercera vía de Mérida a Progreso al formarse la compañía de Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. (FUYSA) que aun incrementaría sus vías en los años subsecuentes. Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán según:

El asiento 1, del diario No. 1 de la fecha 5 de noviembre de 1902, quedó asentado que según la escritura que pasó ante el notario Maximiliano Canto el 1 de noviembre de 1902, oficio No. 18, el capital de ésta compañía era de \$23,000,000.00 representado por 23,000 acciones liberadas de a mil pesos cada una, divididas en: 725 títulos de acciones nominativas **serie A** en títulos de 10 acciones; 1,000 títulos de acciones nominativas **serie B** en títulos de 5 acciones; 5,000 títulos de acciones nominativas **serie C** en títulos de una acción; y 5,750 títulos de acciones al portador **serie D** en títulos de una acción, que hacen un total de \$23,000,000.00 que representa la Cía. subdivididas en las siguientes cuentas en libros:

Cuenta VARIOS:

| | | |
|-----|---|----------------|
| 501 | Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal | \$5,311,178.30 |
|-----|---|----------------|

División del Norte

Valor de la vía tendida, material rodante y propiedad de este ferrocarril,
según inventario practicado el 31 de octubre de 1902

\$5,000,000.00

Efectivo contribuido para completar el capital \$311,778.30

| | | |
|-----|------------------------------------|----------------|
| 501 | Ferrocarril de Mérida a Valladolid | \$7,436,489.60 |
|-----|------------------------------------|----------------|

División del Este

Valor de la vía tendida, material rodante y propiedad de este ferrocarril,
según inventario practicado el 31 de octubre de 1902

| | | |
|--------------------|---|------------------------|
| | | \$7,000,000.00 |
| | Efectivo contribuido para completar el capital | \$436,489.60 |
| 501 | Ferrocarril Peninsular | \$6,427,251.73 |
| División del Oeste | | |
| | Valor de la vía tendida, material rodante y propiedad de este ferrocarril, según inventario practicado el 31 de octubre de 1902 | \$6,050,000.00 |
| | Efectivo contribuido para completar el capital | \$377,251.73 |
| 502 | Muelle y almacenes de Progreso | \$3,824,480.37 |
| | Valor de la Cía. Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio S.A. | \$2,750,000.00 |
| | Efectivo contribuido para completar el capital | \$171,478.06 |
| | Valor de la Cía. Constructora del Muelle Fiscal de Progreso | \$850,000.00 |
| | Efectivo contribuido para completar el capital | \$53,002.31 |
| | Total: | \$23,000,000.00 |

Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán quedaron conformados, tal como se ha indicado anteriormente, con el capital totalmente suscrito y exhibido, con el objetivo principal de explotar el servicio de transporte ferroviario y de muelles y almacenaje, en los bienes y derechos de las sociedades cuya fusión dio origen a la sociedad mencionada anteriormente Y las cuales pasaron a formar parte posteriormente de su patrimonio; la duración del pacto social fue de 100 años. Esté, llegando a su fin el 31 de octubre del año 2000, según las escrituras de los folios del 27 al 43 del Tomo Segundo, Libro Quinto, del Registro Público de la Propiedad del Estado. Cabe indicar que el capital fue íntegramente yucateco.¹⁶

VIII.- Consejos de Administración que intervinieron en la constitución de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA)

El primer Consejo de Administración de los Ferrocarriles de Yucatán fue integrado por las siguientes personas:

Presidente Lic. Carlos Peón

Vicepresidente Eusebio Escalante y Bates

¹⁶ Cuenta de libro del Diario No. 1 con fecha 5 de noviembre de 1902, con las series A, B, C y D. (Tomada de la página. 53 del texto original).

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| 1er. Vocal | Lic. José Palomeque |
| 2do. Vocal | Avelino Montes |
| 3er. Vocal | Agustín Vales Castillo |
| 4to. Vocal | Pedro Peón Contreras |
| 5to. Vocal | Ernesto Regil |
| Secretario | Nicolás Escalante Peón |
| Prosecretario | Joaquín Peón |
| Comisario | Augusto L. Peón |
| Comisario | José Vales Castillo ¹⁷ |

Por su parte el H. Consejo de Administración nombró a Nicolás Escalante Peón como Director General de Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA), habiendo iniciado la aventura única de integrar una red de vías férreas en Yucatán y así dar servicio público ferroviario de carga y pasajeros, sin planeación integral y sin experiencia previa.

IX.-Asientos en el libro diario núm. 1 de (FUYSA) Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima.

CONCESIONES 2'118,000.00

FERROCARRIL PENINSULAR. DIVISIÓN OESTE

Avalúo concesiones Ferrocarril Mérida a Campeche, con ramal a Hunucmá, y de Mérida a Tekax pasando por Ticul, según contratos con el Ejecutivo de la Unión. 500,000.

FERROCARRIL DE MÉRIDA A VALLADOLID. DIVISIÓN DEL ESTE

Derecho de vía por 76 años más. Fecha Concesión 12-X-1880, duración 99 años. Derecho a la subvención de 6,250 por cada Km. que se construya, habiendo pagado el Gob. al concesionario todos los Kms. construidos hasta el 11 de septiembre, incluso los 2 Km. de Dzitás a Tinúm.

Derecho a la subvención por explotación que cobrará esta Cía. desde el 11-IX en adelante a \$10. por Km. actuales y los más que se pongan en explotación.

Derecho a cerrar la calle 65 y 67 concedida por el Ayuntamiento de Mérida según el Decreto de 15-XI-1882. 1,110,000

MUELLE FISCAL Y CARROZA

Concesión del 2-VII-1890. 10,000

¹⁷ Informe del Primer Consejo de Administración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. (Tomada de la página. 54 del texto original).

MUELLE ROTGAR

Derechos según escritura del 19-X-1888 3,000

MUELLE AGENCIA COMERCIAL

Concesión del 5-XII-1889. 10,000

FERROCARRIL DE MÉRIDA A PROGRESO E IZAMAL. DIVISIÓN DEL NORTE

Derecho de perpetuidad de la línea de Progreso según concesión del 10-IV-1874.

Derecho de propiedad de la Plaza Mejorada según Decreto del 3-III-1875.

Derecho de uso de calles y plazas de Mérida. Decreto de 19-VIII-1871.

LÍNEA DE IZAMAL

Decreto de 15-V-1883. Concesión 99 años a contar del 2-V-1883.

MUELLES EN PROGRESO

MUELLE FISCAL

366.56 m. de largo y 14.52 m. de ancho. 570,000

Carroza de este muelle con 4 Dptos. de 7 m. de Norte a Sur y 6 m. de Oriente a Poniente.
22,000

MUELLE ROTGER

160 m. de largo x 6.25 m. de ancho hasta 116 m. de largo x 15 m. de ancho hasta la punta.
40,000

MUELLE AGENCIA COMERCIAL

194 m. de largo x 35.35 m. de ancho 90,000

MUELLE PORFIRIO DÍAZ

669,351.21

Concesión hecha el 27-XI-1897 que compró la Cía. del Muelle al Sr. Escalante. Mide 231.37 m. de largo x 10.4 m. de ancho de puente y muelle de madera al final.

Varios puentes de madera.

1 muelle de fierro y acero sobre pilotes de acero.

1847.45 m. de vía fija de 50 cm., riel americano de 16 lbs.

ASIENTO DE DICIEMBRE DE 1902

Concesión TRANVÍAS PROGRESO 5,000

MUELLE CANTÓN 300,577.34
 Comprado al Gral. Cantón y a la Línea de Ward por cuenta de la compra del Muelle Cantón.
 (Adiciones y Obras Nuevas). marzo 1903.

X.- Datos tomados de Libros Contables. noviembre de 1902

FERROCARRIL PENINSULAR. DIVISIÓN OESTE

| | | |
|--|-----------------|------------|
| VÍAS FÉRREAS | | 172.256Km. |
| de vía férrea de Mérida a Campeche a \$12,000. | \$ 9'760,960.75 | |
| 65 Cambios empleados en triángulos y líneas a 250 c/u. | \$ 2'067,072.00 | |
| .1 mesa giratoria en la estación de Mérida. | 2'000 | |
| 20 Km. vía del ramal Umán a Hunucmá a 12000. | 240,000 | |
| 1 mesa giratoria en Hunucmá. | 2'000 | |
| 57 Km. de vía férrea de Mérida a Muna a \$15,000/Km. | | |
| | 855,000 | |
| 1 Km. 660 m. de líneas de escape y triángulos en la línea de Muna a 15,000 | 24,900 | |
| 12 Cambios en dicha línea a 250. | 3,000 | |
| 11 Km. de terracería en la vía que se está construyendo de Muna a Ticul a 6,000 por Km. | | |
| 4 Km. herrados en dicha vía, sin nivelar ni balastar a \$14,500 Km. 58,000 etcétera, etcétera. | | |

FERROCARRIL MÉRIDA-VALLADOLID. DIVISIÓN DEL ESTE

Mérida-Dzitás. -145 Km. vía férrea, riel 40 lb/yd, durmiente de madera dura del país a 2,000 \$/Km.
2'900,000

Ramal Conkal-Progreso. - 30.200 Km. vía, riel 40 lb/yd y durmiente del país a 2,000 \$/Km.
614,000

Escapes y cambios en Mérida, Progreso, Cholul, Conkal, Chicxulub, Tixkokob, Motul, Cansahcab,
Temax, Tunkás, Quintana, Dzitás.

FERROCARRIL MÉRIDA A PROGRESO E IZAMAL. DIVISIÓN DEL NORTE

36.280 Km. de vía férrea de riel de acero de 25 Kg. x m. l., durmiente de madera del país y bien
balastadas las vías con un ancho de 1.45 m. a \$ 22,000 789,160

RAMAL A IZAMAL. -66.848 Km. vía ancha a 22,000 1470,656

Vías de escapes y cambios:

En Mérida: 900 m. en calles y plazas a 22,000

1,500 m. en La Plancha.

251 m. frente a O'Horán en la Y.

En Progreso:

3148 m. en calles y plazas 70,048

250 m. sobre Muelle del Comercio 5,500

En San Ignacio, Tixpehual, Tixkokob, Euán, Cacalchén, Tekantó, Izamal.

MUELLE Y ALMACENES DE PROGRESO

Valor Concesión comprada a J. Gabriel Escalante de un pedazo de línea en la calle La Marina en el cruzamiento de esta calle con la del ferrocarril hasta llegar a desembocar en la plazuela de la aduana---353 m.

Vía fija americana de 16 lbs.

1120 m. vía Decauville instalada.

13 Cambios vía americana.

1 Cambio Triple americano.

5 Cambios Decauville.

Puente de madera frente al almacén No. 1.

Puente de madera que une el almacén No. 2 con el muelle Porfirio Díaz.

Puente de madera de pinotea en el almacén No. 2 con 249.40 m. de largo x 3.90 ancho.

Puente de madera del almacén No. 3 al muelle Porfirio Díaz.

Puente de madera en el almacén No. 3 que mide 192.10 m. de largo x 4.10 de ancho.

Calzada del almacén No. 3 hasta la entrada de la estación de vía ancha, 68.60 m. de largo x 0.90 m. de ancho.

TRASPASO de la concesión hecha a la Cía. del Ferrocarril del Muelle y Almacenes de Comercio por compra que se hizo a los Sres. Casasús y Pineda el 20-XII-1899.- Obras por 142,883.74.

VÍAS PORTÁTILES

FERROCARRIL PENINSULAR. DIVISIÓN DEL OESTE

105 m. vía Decauville en la estación de Mérida 162.75

4,130 m. vía Decauville en corte de leña a \$ 1.55 6,401.50

MUELLE FISCAL

| | |
|--|----------|
| 238 rieles gruesos con 1190 m. de largo. | 3,500.00 |
| 7 cambios de 3 vías. | 300 |
| 24 cambios de 3 vías. | 500 |

MUELLE ROTGER

| | |
|-------------------------------|-----|
| 25 rieles delgados con 125 m. | 200 |
|-------------------------------|-----|

MUELLE DE LA AGENCIA COMERCIAL

| | |
|-----------------------|-----|
| 71 rieles con 365 m. | 800 |
| 1 cambio de 3 vías. | 50 |
| 10 cambios de 2 vías. | 300 |

XI.-Situación de la red ferroviaria al formarse Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima. (FUYSA)

Como se ha indicado ya, los Ferrocarriles Unidos de Yucatán se integraron en el año de 1902; sin embargo, las construcciones de las vías férreas no se habían terminado como se menciona a continuación:

1.-En el año de 1902 la construcción de la línea Mérida-Valladolid llegó a Dzitás-Valladolid y se terminó en el mes de mayo de 1906; obviamente la construcción se terminó por Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA).

2.-En el año de 1902 se estaba construyendo el tramo ferroviario Muna-Ticul que se continuó por Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima. (FUYSA) y se terminó en 1904.

3.-El ramal Espita-Tizimín de la línea Mérida-Valladolid se terminó en el mes de noviembre de 1913.

4.-Al formarse Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima. (FUYSA) no se integró al Ferrocarril Mérida a Peto, que adquirió la empresa 6 años después. Obviamente no se había construido su ramal de Acanceh a Sotuta que se terminó en 1912.

Evidentemente, el Primer Consejo de Administración de Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) tuvo que priorizar sus inversiones para continuar la construcción de la red ferroviaria y obtener ingresos para la operación de sus trenes. Además de adquirir locomotoras y equipo tanto de carga como de pasajeros, construir estaciones, patios y vías auxiliares, etcétera, etcétera.

Por lo cual el incremento en la producción henequenera en el estado de Yucatán estuvo en razón directa de la formación y servicio público ferroviario de la red de vía ancha, vía angosta y vías férreas rurales para “alimentar” a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, lo que puede comprenderse mejor enunciando la producción anual de henequén a partir de 1902:

| AÑO | HECTÁREAS COSECHADAS | TONELADAS |
|------|----------------------|-----------|
| 1902 | 88,650 | 83,993 |

| | | |
|------|---------|---------|
| 1903 | 89,955 | 93,059 |
| 1904 | 95,034 | 96,676 |
| 1905 | 97,350 | 96,534 |
| 1906 | 99,420 | 97,198 |
| 1907 | 106,780 | 100,774 |
| 1908 | 114,500 | 108,795 |
| 1909 | 117,300 | 95,765 |
| 1910 | 123,700 | 94,739 |
| 1911 | 132,400 | 116,577 |
| 1912 | 160,300 | 139,902 |
| 1913 | 172,600 | 145,280 |

XII.-TERMINA FUYS LA CONSTRUCCIÓN DE VÍAS FÉRREAS

Por otra parte, el H. Consejo de Administración de Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A convocó a los accionistas a la Asamblea General Ordinaria la cual se efectuó el 30 de marzo de 1914, en donde se informó entre otros más asuntos lo siguiente:

“Nos complace informar a los señores accionistas que en el último ejercicio social fue terminada la línea a Tizimín, inaugurada oficialmente el día 30 de noviembre de 1913. Con la terminación de esta importante línea, dejamos cumplidos todos los contratos de concesión celebrados con el Gobierno Federal para la construcción de vías férreas, teniendo la satisfacción de informar a los señores accionistas que nuestra red ferroviaria tiene actualmente una extensión de 855 Km.” En la forma siguiente:

| | | |
|--------------------|---------------------|---------|
| División Norte | Mérida a Progreso | 36 Km. |
| | Mérida a Izamal | 67 Km. |
| División Sur | Mérida a Peto | 153 km. |
| | Acanceh a Sotuta | 58 Km. |
| - División Oriente | Mérida a Valladolid | 181 Km. |
| | Dzitas a Tizimín | 55 Km. |
| | Conkal a Progreso | 31 Km. |
| División Oeste | Mérida a Campeche | 173 Km. |
| | Mérida a Ticul | 80 Km. |
| | Umán a Hunucmá | 21 Km |

Por otra parte, en la Asamblea General Ordinaria, el H. Consejo de Administración pidió autorización para solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas una concesión para construir un nuevo ramal que se uniera a la vía de la división Oriente con un punto de la costa y la construcción de un ramal que arranque de la misma línea de Oriente, desde el punto que convenga a los intereses generales, principalmente los agrícolas, gestionando la concesión de las subvenciones necesarias para la construcción de la línea y el ramal expresados.

Por otra parte, según el acuerdo de la asamblea que presidió en ese momento Joaquín Peón como Presidente del H. Consejo de Administración y el cual quedó asentado en el acta que elaboró el Secretario del mismo Consejo, Lic. Julián Aznar, dice lo siguiente: “se autorizó al Consejo de Administración para solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas una concesión para construir un nuevo ramal que una la línea de la División Oriente con un punto de la costa.”

También informó el H. Consejo de Administración, esto en 1913, que se terminó el ramal a Tizimín, concluyó la construcción de la estación de Motul, la reconstrucción de la bodega contigua a la estación de vía ancha en Progreso y se repararon en forma general las estaciones de Conkal y Cacalchén con sus andenes y pisos de concreto. También se compraron y se pusieron en servicio dos locomotoras de vía angosta; se construyeron dos coches nuevos de tercera clase; se continuó la construcción del edificio destinado a estación de pasajeros y oficinas, tendido de vías e instalación del servicio de agua. Se construyó un edificio de concreto para la estación de Calotmul, y también la estación provisional en la villa de Tizimín.¹⁸

Por otro lado, es necesario hacer notar que la totalidad de los 855 kilómetros de vías férreas que se construyeron e integraban los Ferrocarriles Unidos de Yucatán para la operación ferroviaria, sólo la División del Norte, con 103 km de extensión eran de vía ancha y el resto, es decir, 752 km eran de vía angosta.

Esto lo podemos observar, al terminar la construcción de las vías concesionadas, para lo cual se necesitaba que Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) continuara haciendo otras obras y adquisiciones indispensables para la operación ferroviaria y por lo tanto requería de fondos para invertir. Al terminar el ejercicio de 1913 entre el gobierno del estado de Yucatán y el gobierno federal adeudaban a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) \$ 560, 494.10 por subvenciones para la construcción de vías férreas de acuerdo con el balance general, las subvenciones del gobierno del estado pendientes de cobrar eran de \$264,337.85 y las subvenciones del gobierno federal pendientes de cobrar ascendían a \$ 296,156.25.

Debió hacerse notar que Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) planteó la vía de la División Oriente hacia la costa de Quintana Roo, a pesar de que se tenía el antecedente de la suspensión de la construcción de la vía férrea planteada por los Ferrocarriles Sud- Orientales, autorizada por el Gobierno Federal. El 19 de marzo de 1897, se dio a conocer una extensión de 450 km a partir de las terminales de Peto y Valladolid. El primer riel de los Ferrocarriles Sud-Orientales se colocó el 15 de septiembre de 1900. Se construyeron 14 kilómetros.

El 14 de abril de 1913 se reunieron en la casa 44 de la Avenida Isabel la católica los Lcdos. Miguel S. Macedoneo, José Simón y José M. Castelló con objeto de instalar el Consejo Consultivo creado por la Asamblea General de Accionistas de Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) en Mérida el 28 de marzo de 1913. El Consejo quedó conformado, por la elección, de la

¹⁸ Informe donde se da a conocer las construcciones de las estaciones Motul, Calotmul, Conkal, Cacalchén y el ramal de Tizimín. (Tomada de la Página. 67 de la Fuente original).

siguiente manera: Presidente del Consejo, el Sr. José Simón; Vocal, el Lic. Miguel S. Maceado; y Secretario, el Sr. José M. Castelló. El cual levantó y se dio trámite al acta de rigor.

Tomando como nota la Asamblea General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de marzo de este mismo año fueron electos miembros del Consejo de Administración:

| Vocales propietarios | Vocales suplentes |
|-----------------------------------|--|
| 1° Joaquín Peón- Presidente | Carlos Urcelay Martínez |
| 2° Avelino Montes- Vicepresidente | Enrique Espinosa |
| 3° Pedro Alcalá Hernández | Dr. Álvaro Medina Ayora |
| 4° Augusto Cámara | Alfonso Ontiveros |
| 5° Arturo Pierce | Ing. Miguel Medina Ayora |
| 6° Luis S. Carranza | Gustavo Arce |
| 7° Henry Schidt | |
| 8° Julián Aznar- Secretario | Apoderado de la Cía.: Manuel Sierra Méndez |

Comisarios propietarios: Menalio Marín Cordoví y Juan Berzunza.

Comisario suplente: Manuel G. Trens y Alberto Garque

Por otro lado, se recibió la copia del acta con fecha del 12 de junio del H. Consejo; copias de comunicaciones dirigidas al Gobernador del Estado por el Consejo de Administración sobre la huelga de los empleados de la compañía. Así como las comunicaciones del Director General al Gobernador y al Juez de Distrito y las contestaciones de las autoridades mencionadas.

Se toma nota del nombramiento del L.C. Browne como Subgerente de la Compañía en carácter provisional. La decisión del H. Consejo de Administración de ampliar la Partida de Adiciones y Obras Nuevas: Electrificación de Talleres, \$ 25,000.00; para una parte de las Bodegas, \$ 50,000.00; para el pago de las dos locomotoras pedidas, \$ 35,000.00. Total \$110,000.00.

Por otra parte, la sesión extraordinaria del H. Consejo de Administración con fecha 6 de noviembre, impuso este Consejo Consultivo para restablecer la disciplina en algunas dependencias de la compañía (por proposición de los comisionados Pedro Alcalá Hernández y Julián Aznar,) por lo cual se acordó la destitución de 12 empleados, bajo la orden de la dirección de substituirlos provisionalmente sin perjuicio de proponer al Consejo personal que en definitiva debía llenar las vacantes; que al personal destituido se pagara 1 mes de sueldo previniéndoles que en lo sucesivo sus solicitudes o quejas deban hacerlas a la dirección o al consejo, pues no se admitirán las que hagan por conducto de las sociedades a que pertenezcan los empleados.

Algo importante a destacar fue una carta del 21 de mayo de 1913 dirigida por el director gral. F. M. Blake al C. Manuel Sierra Méndez del H. Consejo Consultivo de Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA). Se refiere que el Gobierno de Campeche olvida las exenciones que tienen los empleados del ferrocarril por concesión federal y un arreglo a una de las cláusulas de los contratos de concesión.

Por otro lado, se envió una carta de parte del Repte. de Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) en México con fecha del 17 de junio de 1913 al gral. de división don Victoriano Huerta, presidente interino de la república mexicana. La cual dice lo siguiente:

La Cámara de Comercio de Yucatán, importantísima asociación que ha tenido una intervención muy directa en la última huelga de Yucatán para solucionarla de una manera pacífica; y la Cía. FUYSA que también ha intervenido en el asunto, se han dirigido a mí por vía telegráfica como Repte. que soy de ambas asociaciones, para que suplique a Ud. muy respetuosamente, se sirva suspender el nombramiento árbitro que debe juzgar en el asunto de la huelga general que estalló en Yucatán y que debe ser solucionada mediante un arbitraje con la respetable y patriótica intervención de Ud., hasta que llegue una importante documentación, que remite la Cámara de Comercio de Mérida y una extensa información de FUYSA. Ambas cosas han de estar en la capital el próximo día 22 que será cuando se reciba en México el correo y cuyos documentos tendré el alto honor de poner en manos de Ud.

Muy respetuosamente me permito rogar a Ud., Sr. Presidente, se sirva acceder a la súplica que por mi conducto hacen a Ud. la H. Cámara de Comercio de Mérida y la Cía. Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA).¹⁹

Soy de UD. Sr. Presidente, muy atento amigo y servidor.

Por su parte en la correspondencia interna del 5 noviembre de 1913 hay una relación de diferentes personas que se tratan de separar del servicio de la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima(FUYSA) por convenir a los intereses de ésta, Se mencionan a continuación:

| | |
|----------------------------|-------------------------------------|
| <i>“Anastasio Buenfil</i> | <i>Abelardo Sacramento</i> |
| <i>Héctor Victoria</i> | <i>Claudio Sacramento</i> |
| <i>José Inés Peña</i> | <i>Sérvulo Lizárraga</i> |
| <i>Diego Rendón</i> | <i>Carlos Castro</i> |
| <i>Alfredo Careta</i> | <i>Alfonso Cáceres Lara</i> |
| <i>Manuel Mier y Terán</i> | <i>Manuel Romero”</i> ²⁰ |

Informe del Secretario del H. Consejo de Administración de FUYSA al H. Consejo Consultivo de FUYSA en el Distrito Federal. En él se establece que las utilidades de 1914 serán menores que las de 1913 en virtud de que el último pago del servicio del empréstito se hizo al 400% , no obstante que para reducir el elevado importe de este pago y a fin de no disminuir considerablemente el resultado del ejercicio se hizo uso del fondo de previsión de \$ 200,000.00 que para este objeto lo destinó la última Asamblea General de Accionistas del 30 de marzo de 1914; que dados estos antecedentes y teniendo en cuenta que para el 1º de marzo se debían empezar a destinar los fondos correspondientes a la amortización y al convenio, creen conveniente cambiar impresiones con el H. Consejo Consultivo respecto a la necesidad de aplazar el pago de dicho servicio. Dados los elevadísimos tipos de cambio sobre el extranjero que rigen y absorberían todas las utilidades, creen conveniente cambiar impresiones con el H. Consejo Consultivo respecto a la necesidad para las

¹⁹ Carta enviada por el Repte., de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) en México con fecha 17 de junio de 1913 al Sr. Gral., de División Don Victoriano Huerta, Presidente Interino de la República Mexicana. (Tomada de las Páginas. 76- 77 de la Fuente original).

²⁰ Correspondencia interina del 5 de noviembre de 1913. (Tomada de la Página. 77 de la obra original).

atenciones inmediatas y urgentes de la empresa. Por lo cual este Consejo de Administración entiende que este H. Cuerpo solicite la importante cooperación y buenos oficios del Banco Nacional de México por cuya mediación se llevó a cabo el empréstito y se podría conseguir ya un aplazamiento de las obligaciones próximas, o ya un suplemento que los Sres. J.H. Shoroder y Cía. nos pudieran hacer de los fondos necesarios para pagar a los tenedores de bonos, dentro de bases y condiciones aceptables, invocando a la difícil y anormal situación económica en que llegaría a verse la Cía. si se le exigiera el exacto cumplimiento de este compromiso. Firma: el Secretario en nombre del H. Consejo.

Otro aspecto destacado es el informe especial del 20 de abril.

Es que la Dirección General hizo un informe especial sobre la prolongación de la línea oriente y el nuevo ramal en la costa oriental que se resume enseguida:

- 1- Sobre la prolongación de la Línea Oriente, en 1914 se decidió que debía prolongarse la línea ferroviaria a Puerto Morelos, debido a que: Los arrecifes protegen la costa y había calado para barcos grandes, por lo que siempre hay calma en el puerto. La prolongación del Ferrocarril sería desde Valladolid con una distancia aproximada de 135 Km.
- 2- En la costa oriental sólo podría utilizarse un puerto en el Cuyo, pero El Cuyo no tiene protección para los vientos reinantes que son del norte y era imposible hacer operaciones cuando había viento fuerte. Hasta una distancia de 600 de la costa hay "15 pies de agua."²¹

Para esas fechas ocurrió un accidente provocado en la línea de Progreso: el tren No. 5 de Verano se descarriló en el Km. 31, cayéndose la máquina y todo el tren; se volcaron dos coches de primera y el de tercera, resultando un muerto y un herido de gravedad. Provocando el accidente al quitarse los clavos de un riel y la punta del riel fue jalada con una soga en el momento en que pasaba el tren. El Gobernador del Estado dispuso que se estableciera un servicio de patrullas armadas entre San Ignacio y Progreso; mientras que entre Chicxulub y Progreso se estableció un servicio especial de guardavía. Fueron tres los actos delictivos que se llevaron a cabo en el mes de julio ya que el día 23 se descarriló el cabús del tren No. 4 en el Km. 18 por dos durmientes de acero que fueron puestos intencionalmente sobre la vía, y el día 26 en la noche fue destruido medio kilómetro de líneas telefónicas y telegráficas en la vía de Progreso en el Km. 33. El 17 de agosto fue asaltada en la madrugada, la estación de vía ancha de Progreso; robaron \$ 75.40, fueron inutilizados los aparatos de la estación de vía ancha y de la oficina de tráfico y cortaron las líneas telefónicas y telegráficas en el Km.35.

También hubo un asalto en Temax. - El 26 de noviembre fue asaltada en una estación ubicada en Temax por gente armada, encabezada por Duarte; destruyeron el teléfono y cortaron todas las vías de comunicación. El Gobierno envió a Temax un tren con tropas.

Esto lo vemos en la correspondencia del Director General. - En el legajo de correspondencia del Sr. Blake del año de 1914 se encontraba una circular de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas que indicaba: "*que no tienen valor los Reglamentos, Tarifas, Circulares y demás documentos expedidos por las Compañías de Ferrocarriles y aprobadas por el Gobierno de la Usurpación; que se aplicarían las que estaban en vigor el 18 de marzo de 1913.*"²²

- Los Comandantes de Hecelchacán y Campeche ordenaron que no se vendieran boletos más que a las personas que tuvieran pasaporte. Podemos observar que la Militarización del Servicio Ferroviario del 22- III- 1915 se ve en el Libro Diario No. 13 de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad

²¹ Informe Especial del 20 de abril de 1914. (Tomada de la página. 83 del texto original).

²² Correspondencia al Director General Blake del año de 1914. (Tomada de la página. 84 del texto original).

Anónima (FUYSA) que principia el ocho de enero de 1915 con operaciones del 31 de diciembre de 1914. Esto se puede percatar, en la página 100 en una “nota” dice:

Con esta fecha se da principio a la administración de estos ferrocarriles bajo la administración de los constitucionalistas en virtud del siguiente decreto del Gral. Salvador Alvarado transcrito al Gerente General Ing. Julio Rendón, nombrado por el mismo Gobierno:

Un sello que dice: República Mexicana, Gobierno del Estado de Yucatán, dirigido al Presidente del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA).

Por disposición del Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, encargado del Poder Ejecutivo de la Nación, y mientras las necesidades de la campaña lo requieran, queda completamente militarizado el servicio de ferrocarriles incautándose para tal efecto las oficinas, talleres, y demás dependencias a fin de que todo el servicio y organismo de la compañía propietaria queden bajo los auspicios de este Gobierno. Con motivo de esta disposición el Ejecutivo a mi cargo ha tenido a bien nombrar gerente general al Lic. Arturo Sales Díaz con la asignación mensual de \$ 400.00 que pagará la tesorería de la propia empresa, lo que comunico para los efectos legales procedentes. “Constitución y Reforma.” Mérida, marzo 26 de 1915. Gobernador y Comandante Militar del Estado Salvador Alvarado. Rúbrica por el Secretario Interior C. Manuel Maldonado R. Rúbrica.

Al C. Licenciado Julio Rendón. - Presentes.²³

A continuación, tenemos algunos antecedentes para tener una mejor noción de este trabajo.

XIII.- Otros eventos correspondientes a la integración ferroviaria en Yucatán

El 14 de julio de 1886 se inauguró el servicio ferroviario en la vía angosta de Mérida a Progreso con una longitud de 47 Km. Pasaba por Conkal (salía de Mérida con cinco coches de pasajes hacia Conkal) en el lugar de entronque con el ramal a Progreso, en donde esperaba el Gobernador del Estado, (en nombre del presidente de la república, General Porfirio Díaz) quien abordó el tren hacia Progreso al que se le añadieron 2 coches más procedentes de Tixkokob.

Algo más a destacar fue que el 18 de julio de 1888, el general Francisco Cantón obtuvo la concesión del ramal de Dzitás- Espita- Tizimín. Algo también interesante fue que se terminó el ramal de la villa de Umán a Hunucmá, de 21 Km., construido por los Ings. Olegario G. Cantón y Félix Gómez Mendicuti, poniéndose en servicio el 18 de marzo de 1893.

De la misma manera, el ramal Espita- Tizimín que cruzaba por la línea Mérida- Valladolid se concluyó por Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) el 30 de abril de 1913, día que se terminó de clavar el último riel. También se construyó la vía Mérida- Valladolid que llegó a Temax el cinco de mayo de 1897 y a Dzitás en 1902. Al llegar al Km. 145 (faltando 39 Km. Para llegar a Valladolid), el ferrocarril pasó al sistema de Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA), llegando el tendido de vía a Tinúm el 14 de octubre de 1904, poniéndose al servicio público, y a Valladolid el cuatro de mayo de 1906, en que se inauguró, Presiden la ceremonia Olegario Molina, Gobernador del Estado con Licencia y el gobernador interino Enrique Muñoz Arístegui. Fue una concesión especial que viajara el Gral. Francisco Cantón con su hijo el Lic.

²³ Informe Dirigido al Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, referencia tomada del Libro No. 13 de los FUYSA el 31 de diciembre de 1914. (Información tomada de la Página. 87 del texto original).

Francisco, para recibir el homenaje de su ciudad natal como iniciador y principal constructor de la línea a Valladolid.

Otro hecho relevante se dio el 21 de febrero de 1900 pues se concedía en ese momento la construcción de la vía de Mérida a Ticul pasando por Muna, a cambio del ramal a Celestún, que construyó el Ing. Manuel G. Cantón y de esta manera se inició el servicio público por Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) el 15 de septiembre de 1904.

Otro hecho destacable es que el 30 de marzo de 1903, Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) adquiere la propiedad del muelle Cantón del puerto de Progreso, en la suma de \$ 500,000.00 de los Sres. Francisco Cantón y James E. Ward y Cía. También algo importante se dio el 25 de noviembre de 1905 llega a Progreso a bordo del vapor noruego Tijomo, (el cual procedía de New York), el coche Pullman que importó Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) y al que se llamó Mayapán.

El 27 de noviembre de 1906, la Empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA) adquiere en una suma cercana a los \$ 2000,000.00 la mayoría de las acciones de la Agencia Comercial del Puerto de Progreso que poseía almacenes, canoas de alijo, material rodante, semovientes, etcétera. Por otro lado, el 3 de noviembre de 1907 se inaugura el tramo de Dzitás a Espita con la presencia del secretario general de Gobierno, Lic. Manuel Irigoyen Lara, en representación del gobernador interino del Estado, Enrique Muñoz Arístegui. Otro hecho relevante fue la renuncia del primer director general de Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUYSA). Se nombra a Federico W. Blake.

Algo a destacar fue que la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, ocurrida el 15 de octubre de 1908, aprueba la compra del ferrocarril de Mérida a Peto. Por su parte, el 31 de agosto de 1909 se cierran varias calles, por decreto, para construir la estación central en Mérida.

Otro hecho relevante fue que en 1911 los soldados federales ocuparon el Taller de La Plancha para disolver una huelga de trabajadores. El 23 de abril de 1911 se constituyó la Unión Obrera de Ferrocarriles de Yucatán, siendo uno de los líderes Héctor Victoria Aguilar. Fue Diputado Constituyente en 1917.

También otro acontecimiento importante fue que el 8 de enero de 1912 se inauguraba el servicio ferroviario de Mérida a Sotuta, al correrse un tren con la maquina Núm. 25, los coches 101,102, 103; dos coches de primera clase y el pullman "Mayapán". El Gobernador del Estado inauguró el servicio rompiendo una botella de champaña en la locomotora frente a la estación de Sotuta. Algo a destacar fue que en 1912 se expropiaron terrenos para poder ampliar la estación central y conectar las divisiones Norte y Sur.

De la misma forma, un ferrocarril de Peto a Quintana Roo. (Noticia publicada en "El Agricultor" en su número 81 en septiembre de 1913).

"El 13 del mes actual se firmó un Contrato entre la Secretaría de Comunicaciones y el Sr. Rómulo Fernández para construir y explotar un ferrocarril que partiendo de la Villa de Peto (Yucatán), termine en Bahía de la Ascensión (Quintana Roo), pasando por Santa Cruz de Bravo. Una rama de dicho ferrocarril, partiendo de la línea principal, al sur del lago de Chichankanab, terminará en Payo Obispo, pasando por Bacalar. La compañía deberá terminar 40 Km. en los primeros dos años, otra extensión

igual en los dos años siguientes, y toda la línea, que medirá 358 kilómetros en 10 años. La concesión es por el término de 50 años.²⁴

Por su parte, el 30 de noviembre de 1913 se inauguró el ramal Espita- Tizimín, corriendo la máquina No. 30 y seis coches pullman de Mérida a Tizimín. El Consejo de Administración de Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima (FUSA) determinó en 1914 la prioridad en la inversión de la siguiente manera: la construcción de bodegas; la electrificación de talleres; la adquisición de equipo nuevo, y continuar el edificio de los talleres y el de la Estación Central.

También el 19 de febrero de 1915 llegó a Mérida el Gral. Salvador Alvarado, quien incautó a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, militarizando el servicio Ferroviario el 26 de marzo de 1915. Se crea el Decreto el 30 de abril de 1917 la Compañía de Fomento del Sureste de México S.A., la cual adquiere la mayoría de las acciones de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán que quedan en manos del Gobierno del Estado de Yucatán, representando más del 50% del Capital Social y por lo tanto, pues las decisiones administrativas más importantes que afectaran el capital de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán Sociedad Anónima(FUYSA), dependerán en el futuro del Gobierno del Estado de Yucatán, como socio mayoritario.

Por otro lado, el 15 de septiembre de 1920 se inauguraba la Estación Central con un edificio que se principió a construir en el año de 1913 y ser terminó en 1917, dejando de utilizarse en la operación ferroviaria en las estaciones de mejorada, Campo Marte, San Cristóbal y Peninsular. (Mejorada que queda al poniente de la calle 50 entre la 57 y 59, en el caso del Campo Marte se ubica en la 54 con 65 y 67, pero la estación estaba en la esquina de la 65 y 63 donde se ubica Berny.)

Cuatro estaciones de ferrocarril en la nueva terminal

Debido a ese flujo de trenes, a su vaivén del día a día, al mediar la última década del siglo XIX, Mérida contaba con cuatro estaciones de ferrocarril, distribuidas en lo que ahora es el centro histórico, según apunta Carlos Escoffié en su obra “Mérida Viejo”.

Una de ellas se encontraba en pleno centro, en el área del actual mercado; otra en los terrenos donde posteriormente se construyó la Casa del Pueblo; una más en el barrio de San Juan, exactamente en la manzana ubicada en la contra esquina noreste de la renovada estación de autobuses foráneos, y la última de ellas estaba enfrente del costado norte del presente parque de Mejorada.

Entre las actuales calles de una parte del mercado: 52-A y 54, 65 y 67, una media manzana ocupada en su totalidad ahora por diversos locales comerciales, se ubicaba la estación de trenes a Peto. Las oficinas y bodegas estaban en el mismo edificio, así como en otro localizado en la actual esquina suroeste del cruzamiento 54 con 65. Los patios de maniobras se encontraban en una explanada que había sobre el costado poniente de la cuadra que está entre la 67 y 69, 52 y 54.

En la antigua manzana localizada entre la 48 y 50, 65 y 67, donde hoy está la Casa del Pueblo, estaba la estación del tren a Valladolid con ramal a Progreso.

En el actual parque de Mejorada, calles 50, 50-A, 59 y 57, se localizaba la estación de los trenes de vía ancha a Progreso e Izamal. En el cruce de las calles 50 y 57 existió un señalamiento donde se colocó el primer riel de esta línea ferroviaria.

²⁴ Noticia publicada en “El Agricultor” en su número 81 en septiembre de 1913. (Referencia tomada de la Página. 116 del texto original).

En la cuadra de las calles 66, 68, 67 y 69, en el barrio de San Juan, estuvo la estación del tren a Campeche, con ramal a Hunucmá, operado por la compañía "Ferrocarril Peninsular".

Todas estas cuatro estaciones pertenecientes a otras tantas compañías ferrocarrileras, fueron reunidas a principios del siglo XX en una sola: "Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A." y sus edificios desaparecieron al construir esa empresa la antigua Estación Central de Ferrocarriles, inaugurada en 1920, donde ahora se encuentra la Escuela Superior de Artes de Yucatán.

En esa fecha, también se inauguró el Sanatorio Rendón Peniche para atender a los trabajadores de los ferrocarriles. Por otro lado, en el año de 1920 se comenzaron a gestar una serie de problemas para pagar la Deuda Inglesa, cuyos pagos se cubrieron regularmente los años de 1917 y 1918. La deuda inglesa procedía del incumplimiento del Convenio el cual se firmó con Ladenburg, Thalmann & Co. Para un préstamo de \$1,000,000.00 Dólares, el día 31 de agosto de 1906. A continuación, algunos antecedentes de libro, para una mejor noción de este trabajo.

Nota. - Todas las fojas están selladas en actas.

XIV.- Libro de Actas Núm. 1. 1902-1912

Antecedentes

Los siguientes datos fueron tomados del Libro de Actas Núm.1 autorizado en la

Nota. - Todas las fojas están selladas. administración principal del timbre en Mérida, Yucatán:

En la Pág. # 1, con letra cursiva:

Presentado este libro para Actas de las Asambleas Generales de los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S.A". Contiene doscientas dos fojas útiles que se autorizan con apego a la ley, firmándose razón a fojas 7 del registro respectivo.

Mérida, a diez y nueve de noviembre de mil novecientos dos.
El Administrador Principal

J. González Pérez-²⁵

(Sellado y firmado)

En la Pág. # 404, con letra cursiva:

Contiene este libro doscientas dos fojas útiles que quedan autorizadas con arreglo a la ley.

Mérida, noviembre 19 de 1902.

El Administrador Principal.

J. González Pérez.²⁶

(Sellado y firmado)

²⁵ Carta dirigida al Administrador Principal J. González Pérez sobre las Asambleas Generales de los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A." Tomado del texto original del Libros de Actas NÚM. 1. 1902-1912. (Tomada de la página. 118 del texto original).

²⁶ Carta dirigida al Administrador Principal J. González Pérez, Mérida, noviembre 19 de 1902. Tomado del Texto original del Libros de Actas NÚM. 1. 1902-1912. (Tomada de la página. 118 de la obra original).

XV.-De la Primera Asamblea General de Accionistas Verificada el día 30 de diciembre de 1902.

En la Ciudad de Mérida, el día 30 del mes de diciembre de 1902 se reunieron en la casa habitación de Pedro Peón Contreras, en la calle 58 Núm. 500, todos los accionistas de Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A., abriéndose la sesión bajo la presidencia del Lic. Carlos Peón quien era el secretario el cual pasó la lista de presencia habiendo estado representadas 17,251. Estas acciones o sea más de las tres cuartas partes del capital social por lo que el presidente declaró legítimamente constituida la Asamblea General. Se dio lectura a la convocatoria No. 1540 del Diario Oficial del Estado de Yucatán y de conformidad con el orden del día se procedió a la discusión del proyecto de estatutos que presentó el consejo de administración, que discutido suficientemente fue aprobado con excepción del artículo cuarto que quedó pendiente para la siguiente asamblea. Lo definitivamente aprobado fue lo siguiente:

Estatutos de la Cía. Mercantil “Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A.”. Constan de los títulos siguientes:

Título Primero. - Objeto de la Compañía, su denominación, domicilio y duración. (cuatro artículos).

Título Segundo. - Del Fondo Social y de las acciones. (Del artículo 5º. Al 23).

Título Tercero. - De la Administración de la Sociedad. (Del Artículo 24 al 37).

Título Cuarto. - De las Comisarios. (Del Artículo 38 al 46).

Título Quinto. - De las Asambleas Generales de Accionistas. (Del Artículo 47 al 69).

Título Sexto. - Cuentas Anuales. Fondo de reserva, Repartición de Ganancias. (Del Artículo 70 al 76). Ejemplos:

Artículo 73.- De las utilidades después de pagados todos los gastos de administración, conservación, reparación, explotación y demás cargos sociales, se sacará el 5 % para el fondo de reserva, luego lo que corresponde al consejo de administración y a los comisarios por emolumentos; y el resto se distribuirá entre los accionistas aplicando una parte igual a cada acción.

Artículo 74.- Los dividendos de utilidades se pagarán semestralmente en fechas fijadas por la asamblea general de accionistas.

Título Séptimo. - De la Liquidación y Disolución de la Sociedad. (Del Artículo 77 al 95).

Título Octavo. - De la Inversión del Capital, Productos y Utilidades. (Artículo 96 y 99).

Accionistas Principales. - Los principales accionistas que asistieron a la primera asamblea general, que firmaron la lista de presencia, fueron los siguientes dentro del total de 96 accionistas. Se anota el número de acciones que representó cada socio:

| Nombre del accionista | Número de acciones |
|-----------------------|--------------------|
| José Peón Contreras | 2395 |
| E. Escalante e Hijo | 2059 |
| Lic. Carlos Peón | 1276 |
| José Palomeque | 1042 |

| | |
|-------------------------------|-------------------|
| Delio Moreno Cantón | 637 |
| Miguel Peón | 615 |
| Eduardo Amer y Balaguer | 448 |
| Augusto L. Peón | 445 |
| Pedro Peón C. | 367 |
| Pedro Peón de Regil | 367 |
| María del Pilar Peón de Regil | 367 |
| E. Escalante Peón | 365 |
| Avelino Montes | 339 |
| Alfredo Domínguez | 308 ²⁷ |

Por otro lado, el 31 de enero de 1903, el Diario Oficial del Estado de Yucatán, lo cual publica la convocatoria No. 1570 en una asamblea general extraordinaria de accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. que se efectuó el 10 de febrero de 1903, con la representación de 15678 acciones. Se abrió la asamblea bajo la presidencia del Lic. Carlos Peón se procedió de acuerdo con el orden del día tomó el acuerdo de reformar los Artículos 4º; 25º incisos V y VI; 26 inciso XVI; 42º; 510; 53º inciso I; 66º inciso IV; 70º y 72º de los estatutos de la sociedad aprobados por la asamblea general el 30 de diciembre de 1902, lo cual se discutió detalladamente y se aprobaron las reformas. Por esta razón se dio de conformidad con el orden del día, tomándose el acuerdo de reformar los Artículos 4º; 25º incisos V y VI; 26º inciso XVI; 42º; 51º; 53º inciso I; 66º inciso IV; 70º; 71º y 72º de los estatutos de la sociedad aprobados en la asamblea general de 30 de diciembre de 1902, lo que se discutió detalladamente y se aprobaron las reformas. De conformidad con el orden del día, el Director General informó sobre el resultado de los negocios en el mes de diciembre y dio lectura al estado de los ingresos y egresos del citado mes.²⁸

Por otro lado, fue con la presidencia del Lic. Carlos Peón que se llevó a cabo la asamblea general ordinaria de accionistas convocada en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán No. 1740, estando representadas 18852 acciones, dándose lectura al informe de los socios comisarios sobre cuentas y balance general que fueron aprobados por ellos, siendo aprobados por la asamblea con lo cual quedaron legalmente aprobados.

Fue hecho del conocimiento de los accionistas el informe del director general, N. Escalante Peón al H. Consejo de administración sobre el período del 1 de noviembre de 1902 al 30 de junio de 1903, que comprendió organización, contabilidad y estadística, tráfico (donde manifestó que era insuficiente el número de carros, de coches y de fuerza motriz); la adquisición de 150 carros, 70 plataformas, 20 góndolas, siete coches de pasajeros, seis cabuses y nueve locomotoras que aún no se han recibido. Indicó que hacían falta patios de vías, más laderos en Mérida y Progreso, por lo que los movimientos resultaron más tardados y costosos (en Cholul y Conkal donde se detienen los trenes varios días por no poder entrar a Mérida a causa de estar ocupados todos los escapes y laderos) al grado que el servicio es de un 50% del que debería darse. Las locomotoras no pueden repararse bien

²⁷ Informe de los Principales Accionistas que asistieron a la Primera Asamblea General. (Páginas 120-121 de la obra original)

²⁸ Informe sobre la Primera Asamblea General Extraordinaria (Tomado del texto original de las páginas 121-122).

porque se les saca para que sigan trabajando, además son de 4 ruedas motrices y con cilindros pequeños, siendo deficientes para el servicio de carga; se necesitan locomotoras de mayor potencia, más capacitadas para el servicio de trenes de carga; faltan almacenes en Mérida para la División de Oriente; se requiere un solo taller con un solo mando y no tres talleres mecánicos, tres talleres de carpintería y tres talleres de herrería; se requiere una sola casa redonda para todas sus locomotoras, con su almacén, un taller de carpintería, un taller de herrería, una fundición, un depósito de carbón y leña y una estación de agua. Se consideraba que de una planta de 300 empleados se podría reducir una tercera parte (quedarían 200).

Por dicho motivo se informó que para mejorar el servicio de trenes se pondrían frenos de aire a los coches y a los carros y también para no utilizar tantos trabajadores en los trenes; por ejemplo: un tren de 35 carros que utilizaba 15 retranqueros necesitaría solamente 3 hombres si el tren estuviera equipado con frenos de aire.

Por otra parte, se comenzó con la construcción de algunas vías tales como las:

Línea troncal. División Oriente. -Se terminó la terracería hasta el kilómetro 161, faltaron 5 leguas para llegar a Valladolid. Se han gastado \$253,497.64.

Ramal de Espita y Tizimín. -Se ha gastado hasta el 30 de junio de 1903 la cantidad de \$36,060.17 en 5 Kilómetros de terracería.

Línea Muna-Ticul. -Se invirtió la suma de \$67,000.00.

Distribución de Utilidades

De conformidad con el segundo punto de la convocatoria, el presidente puso a discusión de la asamblea la proposición del consejo de administración, referente a la distribución de utilidades, que es como sigue:

| | |
|------------------------|--------------|
| Al fondo de reserva 5% | \$ 39,238.25 |
|------------------------|--------------|

Retribución que corresponde al consejo de administración y comisarios, según los estatutos

\$ 44,731.61

| | |
|-----------------------------------|------------|
| Dividendo a los Sres. Accionistas | 690,000.00 |
|-----------------------------------|------------|

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| Al fondo de previsión | 10,795.18 ²⁹ |
|-----------------------|-------------------------|

La proposición fue aprobada por todos los Sres. Accionistas presentes.

ACCIONISTAS PRINCIPALES. -La relación de los accionistas que representaban más de 500 acciones cada uno es la siguiente:

²⁹ Informe de Distribución de Utilidades y de Accionistas y Utilidades. (Se encuentra esta información en la Página. 124 del texto original). Nota. El accionista José Palomeque, con 982 acciones, estaba en el grupo de Eusebio Escalante Peón con cuatro accionistas más. Juan Peón, con 1114 acciones, estuvo representado por el Banco Yucateco. E. Escalante Peón, con 515 acciones, estuvo representado por el Banco Nacional.

| NOMBRE DEL ACCIONISTA | NÚMERO DE ACCIONES |
|---------------------------------|--------------------|
| Eusebio Escalante Peón | 4913 |
| Banco Yucateco (29 accionistas) | 2488 |
| José Peón Contreras e Hijos | 1734 |
| Banco Nacional (19 accionistas) | 1448 |

XVI.- Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 8 de abril de 1904

Durante la presidencia del Lic. Carlos Peón se lleva a cabo la asamblea general ordinaria convocada con el número 1927 del Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán en la que estuvieron representadas 19401 acciones. El presidente dijo que se declaraba legítimamente constituida la asamblea general ordinaria y que, de conformidad con los estatutos, los Sres. Eusebio Escalante y Peón y Don Juan Peón Cano, debían fungir como escrutadores por ser los que representaban un mayor número de acciones. El consejo de administración dio a conocer el informe del Director General de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) el cual se resume de la siguiente manera:

El servicio de carga fue mejorado de una forma notable debido a que las máquinas compradas se encontraban ya en los ferrocarriles, de los cuales dos estaban operando y las otras tres estaban siendo armadas. Donde los trenes de la División Norte y parte de los de Oriente estaban ya equipados con frenos de aire, el tren Mérida- Progreso tardaban hora y media en llegar al puerto Progreso, el cual se tardaba de 35 a 40 minutos, y con mayor seguridad por los frenos de aire. El viaje de Mérida a Campeche se hace en 5 1/2 horas; salía de Mérida el tren a las 6 a.m., llegaba a Campeche donde permanecía 1 hora y estaba de vuelta en Mérida a las 6 p.m.

En la Línea Oriente corre un tren diario entre Mérida y Dzitás. Otro tren diario corre entre Mérida y Motul.

Se está tratando de instalar purificadores de agua porque la mala calidad del agua para las calderas hace que los gastos de explotación sean muy altos; los fluxes duran 9 meses y no sólo es el costo de poner otros nuevos sino el costo del combustible que consumen las calderas; cuando los fluxes están cubiertos de sarro necesitan mucho más leña o carbón.

Por otra parte, la Construcción. - Siguió trabajando en la línea de Muna a Ticul. El 15 de marzo se inauguró el servicio hasta el crucero Uxmal y el ocho de abril llegó a Yokat, debiendo llegar a Ticul a fines de mayo.

Se trabaja en la Línea Dzitás a Tinúm y quedará herrada la vía hasta Tinúm en el mes de mayo. La terracería ha avanzado 3 Km. sobre Tinúm. Se terminó la construcción del nuevo almacén general.

La capacidad de los tanques de agua en las estaciones fue insuficiente, ocasionando demoras a los trenes al hacer ineficaz al servicio de agua para las locomotoras de vapor.

La asamblea general acordó que el Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) tuviera fondos para continuar las obras, por lo que declaró un dividendo de 17 pesos por acción debiendo tomar dinero a interés para pagar las obras nuevas y devolver a la cuenta de capital lo que se hubiera prestado. La distribución de las utilidades fue aprobada como aparece a continuación:

| | | |
|---|---------------|-----------------------------|
| Utilidades netas obtenidas | | \$ 451,231.41 |
| Al consejo de administración y comisarios, 6% | \$ 25,720.19 | |
| Dividendo: \$ 17.00 por acción | 391,000.00 | |
| Al fondo de reserva, 5 % | 22,561.57 | |
| 1 % para amortizar los gastos de instalación | 565.70 | |
| Al fondo de previsión | 11,383.95 | |
| Sumas iguales | \$ 451,231.41 | \$ 451,231.41 ³⁰ |

En ese momento se somete a votación la adquisición del muelle Cantón habiendo sido aprobada; además se tomaron los siguientes acuerdos:

Se autoriza al director general de la Cía., Sr. Nicolás Escalante Peón, para permutar con el Lic. Olegario Molina un retazo de terreno de la propiedad de esta compañía por otro de igual superficie de la propiedad de dicho Molina; donde también se autorizó al consejo de administración publicar la convocatoria en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán cuando menos con ocho días de anticipación. La elección de un consejero propietario resultó a favor de Don Rogelio Suárez.

Observación. -Teniendo en cuenta que el presidente, Lic. Carlos Peón, designó como escrutadores a los Sres. Eusebio Escalante y Peón y Don Juan Peón Cano por representar el mayor número de acciones, se consultó la lista de presencia de los accionistas que estuvieron en la asamblea general ordinaria el día ocho de abril y se encontró que los accionistas citados representaron el número de acciones siguientes:

| | |
|------------------------|---|
| Eusebio Escalante Peón | 4183 (2307 por sí, 47 en representación de Perfecto Bolio Rendón, 268 del Banco Yucateco, 510 del Banco Nacional y 1051 del Banco Mercantil). |
| Juan Peón Cano | 3312 (490 en representación del Banco Mercantil, 1840 del Banco Yucateco, 16 de la Srita. Carlota de Regil Fajardo, 87 de Don Álvaro de Peón y de Regil, 121 de los Sres. Peón de Regil Hnos., 4 de Don José Gómez, 367 de María del Pilar Peón y Regil, 367 de Pedro Peón y Regil y 20 de la Caja de ahorros y Monte de Piedad). |

³⁰ Informe de la Asamblea General Ordinaria de Accionistas del ocho de abril de 1904. (Se encuentra esta información en la Páginas. 125-127 del texto original).

Las instituciones bancarias ya no representaron a los accionistas, sino que los accionistas representaron a las instituciones bancarias por el número de acciones que tenían.

A continuación, tenemos algunos antecedentes sobre las diferentes asambleas generales de accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. S.A.

XVII.- Asamblea General Ordinaria del Día 30 de septiembre de 1904

Para el 22 de septiembre de 1904, el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán en el No. 2075, publicó la Convocatoria para la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Ferrocarriles Unidos de Yucatán, que fue presidida por el vicepresidente Eusebio Escalante y Bates por ausencia del presidente Carlos Peón, habiendo estado representadas 18,827 acciones en el evento celebrado el 30 de septiembre donde se dio lectura al informe del H. Consejo de administración del primero de enero al 30 de junio de 1904, como sigue: durante el primer semestre de 1904 disminuyó notablemente el tráfico, tanto de pasajeros como de carga, disminuyendo 33,562 pasajeros y \$53,995.77 de flete y con la baja en los demás departamentos bajaron las entradas brutas del semestre \$159,623.28.

Fuerza Motriz. -Están en servicio las máquinas nuevas pedidas, siendo una de vía ancha y ocho de angosta las que están dando buenos resultados, pero es muy de lamentarse la falta de facilidades en talleres.

Reparación de las Vías. -Se gastaron \$36,967.21 más que en el semestre anterior por el mal estado de las vías en las cuales se había empleado en años pasados durmientes de pinotea y no habían sido reparadas en lo absoluto; hay muchos tramos de vía que necesitan extensas reparaciones. Es decir, hay necesidad de hacer una reparación formal y costosa.

Adiciones y obras nuevas. -Se terminó la construcción de la vía hasta Ticul y desde el día 15 de este mes (septiembre) se abrió al tráfico público el tramo comprendido entre la estación cruceo Uxmal y Ticul. Se ha puesto al servicio del público un tren equipado con frenos automáticos de aire y el viaje de Mérida a Ticul se hace en 2 horas y cuarto. En la División Oriente se terminó la construcción hasta Tinúm y para el día primero de octubre se abrirá al servicio público el tramo Tinúm-Dzitás de 17 Km.; se están terminando cinco Km. de terracerías entre Tinúm y Uyama cuya población está a ocho Km. de Valladolid. Los trabajos de la línea troncal de Valladolid y el ramal de Espita están parados por orden del Consejo y no se reanudarán hasta que éste lo ordene. Las explotaciones de los dos kilómetros de tranvías urbanos construidos en Progreso resultaron un negocio productivo y hay proyectadas otras líneas en Progreso para pasajeros y para carga pues se posee una concesión amplia habiéndose pedido dos coches cerrados y dos abiertos.

Servicios de Agua. -En las principales estaciones ya hay bombas y tanques de capacidad suficiente para las necesidades del tráfico; sin embargo, se sigue sufriendo el problema del sarro en las calderas especialmente en la División del Oeste donde las máquinas nuevas que entraron en servicio ya se encuentran incrustadas.

Adiciones y obras nuevas. -El total de cargos hechos a adiciones y obras nuevas, es decir, a cuentas que representan capital, es de \$655,193.58, pero descontando el importe de rieles y otros materiales empleados, los cuales no se han comprado sino tomado de la existencia con abono a materiales y cargo a la cuenta regresiva respectiva, resulta un total desembolsado en efectivo con cargo a capital durante el semestre, de \$507,510.85.

El Director General encarecía la necesidad urgente de llevar a cabo las obras terminales, es decir, la concentración de los talleres, estaciones de pasajeros y patio de vías según los planos presentados,

para que los ferrocarriles no continúen en el estado de paralización en que se encontraban en cuanto a su capacidad productiva.

El informe de los Sres. Comisarios, en el sentido de que se aprobaran las cuentas del tercer ejercicio social, fue sometido a discusión y se votó por mayoría, considerándose aprobadas. Sometiéndose a votación la distribución de utilidades que propuso el consejo de administración, el presidente declaró haber sido aprobada por mayoría la distribución de utilidades del tercer ejercicio social en la forma siguiente:

| | |
|--|---|
| Al fondo de reserva, 5 % según estatutos | \$ 18,969.63 |
| Al consejo de administración y comisarios, 6% | \$ 21,625.38 |
| A los accionistas, dividendo de \$14.00 por acción | \$ 322,000.00 |
| 1% para amortizar los gastos de instalación | \$ 563.51 |
| Al fondo de previsión | \$ 16,234.04 |
| | <hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/> |
| Suma de utilidades | \$ 379,392.56 |

XVIII.- Asamblea General Ordinaria del 31 de marzo de 1905

En el Diario Oficial del Estado de Yucatán de 23 de marzo de 1905 publica la convocatoria Número 2229 a la asamblea general de accionistas de Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. el cual se realizó el 31 de marzo estando representadas 18, 290 acciones que dieron legalidad a la asamblea por construir más de las tres cuartas partes del capital. Esto lo declaró el presidente Carlos Peón el cual dispuso que se diera lectura al informe presentado por el Director General de la Compañía correspondiendo este al cuarto ejercicio social.

Obras Nuevas. - El 14 de octubre se brindó el servicio en el tramo de 14 Km. entre Dzitás y Tinúm; este tramo se encuentra en buenas condiciones y también el tramo de 9 Km. entre Tinúm y Uyama que se estaba herrando. La estación de Ticul ya está abierta al público. Se terminó la construcción de la estación de Tinúm y de un depósito para carros de tranvía en Progreso. Se termina la edificación de la línea telegráfica hasta la estación de Tinúm y queda así instalado el servicio telegráfico en toda la línea troncal de Oriente. Se inició la construcción de la línea telegráfica de Mérida a Campeche.³²

El 30 de septiembre de 1905, se llevó a cabo una asamblea general ordinaria la cual fue detallada en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán, con el Núm. 2387 el 22 de septiembre de 1905. Se publicó la convocatoria para conformar la asamblea general ordinaria de accionistas la cual se realizó el 30 de ese mismo mes, donde bajo la presidencia del Lic. Carlos Peón posteriormente se dio lectura al balance general y las cuentas relativas al quinto ejercicio social. Los comisarios propusieron: la aprobación del balance general, de las cuentas y de la amortización de \$1650.16 por

³¹ Informe de la Asamblea General Ordinaria del día 30 de septiembre de 1904. (Se encuentra esta información en la Páginas.128-131 del texto original).

³² Informe de la Asamblea General Ordinaria del 31 de marzo de 1905. (Se encuentra esta información en la Páginas. 131-132 del texto original).

cuentas de difícil cobro con cargo al Fondo de Revisión, Todo lo propuesto fue aprobado. El consejo de administración propuso la distribución siguiente de las utilidades:

| | |
|--|--------------|
| Al Fondo de Reserva. 5% | \$18,134.10 |
| Consejo de administración y comisarios. 6% | 20,673.56 |
| Dividendo: \$14.00 por acción | \$322,000.00 |
| Gastos de instalación | 552.54 |
| Al Fondo de Previsión | 1,333.17 |
| | <hr/> |
| Utilidades netas del quinto ejercicio social | \$362,693.97 |

La proposición fue aprobada.³³

Por otro lado, el 31 de marzo de 1906 se llevó a cabo una asamblea general ordinaria bajo la presidencia del vicepresidente Eusebio Escalante dio principio la asamblea general ordinaria de accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. (FUYSA) de acuerdo con la convocatoria publicada en el número 2535 del Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán. Se dio lectura al informe del consejo de administración, al de los socios comisarios y al balance general y cuentas del sexto ejercicio social, habiéndose aprobado por unanimidad el balance general y cuentas del sexto ejercicio social. Se dio lectura a un proyecto de reforma de los estatutos y escritura de constitución social en la parte referente a la duración del ejercicio social, quedando las reformas como sigue: la duración de la sociedad será de 100 años que comenzarán a contarse desde el día primero de noviembre de 1902, en cuya fecha se constituyó. La duración del ejercicio social será de un año que comenzará el primero de enero y terminará el 31 de diciembre. Artículo 25, inciso.

V.- Presentar a la Asamblea General, en su oportunidad con el informe correspondiente, el balance general anual de la negociación y el proyecto de la distribución de utilidades en su caso. Inciso VI. Informar anualmente en la asamblea general ordinaria del estado de los negocios de la Sociedad. Artículo 26, Inciso XVI. Mandar formar la Cuenta General y Balance Anual en la época oportuna para presentar al Consejo de Administración. Artículo 42. Al fin del ejercicio anual, los Comisarios presentarán un informe a la Asamblea General acerca de la situación de la Sociedad, del Balance General y de las Cuentas presentadas por el Director General y el Consejo de Administración. Artículo 53. Inciso I. El examen y aprobación de las Cuentas relativas a las operaciones del año. Artículo 66. Inciso IV. Cuenta General Anual de la Compañía. Artículo 70. La duración del Ejercicio Social será de un año, que comenzará el primero de enero y terminará el 31 de diciembre. Artículo 71. Se hará al fin de cada ejercicio anual un inventario de los bienes de la Sociedad, de sus créditos activos y pasivos en un balance general. Artículo 72. De las utilidades netas de la Sociedad deberá separarse anualmente el 5% para formar el Fondo de Reserva hasta que éste haya sido alcanzado, a lo menos a la quinta parte del Capital. El Fondo de Reserva debe ser reconstituido de la misma manera cuando haya disminuido por cualquier motivo.³⁴

³³ Informe de la Asamblea General Ordinaria del 30 de septiembre de 1905. (Se encuentra esta información en la Páginas.132-133 en el texto original).

³⁴ Informe de la Asamblea General Ordinaria del 31 de marzo de 1906. (Se encuentra esta información en la Páginas.133- 140 del texto original).

Artículo 74. Los dividendos de utilidades se pagarán anualmente en las fechas que fije la Asamblea General de Accionistas. Se reforma la escritura de constitución social en su Base Cuarta, en las fracciones quinta y sexta de la Base Séptima, en la fracción decima sexta de la Base Octava y en la Base Undécima, las cuales quedarán como sigue: Base Cuarta. La duración de la Sociedad será de 100 años, que comenzarán a contarse desde el día primero de noviembre de mil novecientos dos, en cuya fecha se constituyó. Empezando el primero de enero de 1906 habrá en cada año un ejercicio, que comenzará el primero de enero y terminará el 31 de diciembre. Base Séptima, fracción quinta. Presentar a la Asamblea General en su oportunidad, con el informe correspondiente, el Balance General Anual de la negociación y el proyecto de distribución de utilidades en su caso. Fracción sexta. Informar anualmente en la Asamblea General Ordinaria del estado de los negocios de la Sociedad. Base octava. Fracción decima sexta. Mandar formar una cuenta General y Balance General anual en la época oportuna para presentar al Consejo de Administración.

Por otra parte el 21 de agosto de 1906 se llevó a cabo una Asamblea General Extraordinaria la cual fue publicada en el Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán No. 2655 del 11-VII-1906 sale publicada la Convocatoria a una Asamblea Extraordinaria de Accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán que dio comienzo bajo la Presidencia del Lic. Don Carlos Peón en la que estuvieron representadas 18,216 acciones de las 23,000 que componen el Capital Social de la Compañía, lo que legitimó a la Asamblea por estar representadas más de las tres cuartas partes de las acciones de dicho Capital Social, como lo declaró el Presidente, indicando que de acuerdo con el orden del día, el objeto de la Asamblea Extraordinaria era acordar la consolidación de la deuda de la Compañía, emitiendo para el efecto pagarés por un millón de dólares con las condiciones que constaban en dos proyectos de contrato que fueron leídos y discutidos en la Asamblea Extraordinaria.

XIX.- Continúa la Asamblea del 31-VII- 1907 con la Nueva Directiva

Bajo la presidencia de José Trinidad Molina Solís se continua la celebración de la Asamblea Ordinaria de Accionistas el 31 de agosto de 1907. Por tal motivo, el Lic. Ricardo Molina Hübbe dio lectura a un proyecto de reformas y adiciones a la escritura de la Constitución Social de la Compañía (De la de noviembre de 1902), acordándose por unanimidad de votos diferentes reformas o adiciones, Se mencionan las siguientes:

La fracción III de la Cláusula 8ª dirá: Hacer en nombre de la Sociedad toda clase de estipulaciones, actos y contratos que se comprenden dentro de los límites del objeto de la Compañía, pero no podrá gravar, ni enajenar (sic) bajo ningún Título los bienes de la Compañía, ni ejercer respecto de ellos ningún otro acto de riguroso dominio.

El Artículo 7º: “Las acciones nominativas podrán convertirse en portadoras a solicitud del propietario, formuladas por escrito, mediante una anotación en el título respectivo, firmado por el presidente y el secretario del Consejo de Administración. Dicha conversión se hará constar en el libro en que se lleva el registro de acciones nominativas.

El Artículo 25º.-Se reforma el inciso VIII como sigue: “Acordar los gastos extraordinarios de explotación y conservación y la compra y venta de bienes raíces siempre que ni estas ni aquellas excedan de cien mil pesos durante cada ejercicio social”.³⁵

Otro nuevo inciso: “XII.-Formar y reformar libremente el Reglamento Interior de la Compañía.

La Asamblea de Accionistas autoriza al Consejo de Administración para promover la disolución de la Agencia Comercial S.A., fundada en que la Compañía era propietaria de 992 de las 1000 acciones

³⁵ Cita tomada de la obra original. (Se encuentra esta información en la Páginas.148. 150 del texto original).

que representaban el capital social de dicha Agencia, con las formalidades legales, adjudicando a “Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A.” los bienes de dicha Agencia.

El 7 de marzo de 1908 bajo la presidencia de José Trinidad Molina y el secretario Lic. Julián Aznar, se celebró la Asamblea Ordinaria de Accionistas correspondiente al 7-III-08, sobresaliendo los eventos siguientes: con motivo de la renuncia a sus cargos que hicieron los C. C. Pedro M. Peón de Regil, Manuel Zapata Martínez y Ramón Loza como Vocal Primero Propietario, Comisario Propietario y Comisario Suplente, respectivamente, se procedió a elegir a los nuevos Directivos habiendo sido electos los C. C. Carlos Urcelay Martínez, Alberto E. Molina y Graciano Ricalde como Vocal Primero Propietario, Comisario Propietario y Comisario Suplente respectivamente.

El secretario dio lectura al Inventario General de la Agencia Comercial S. A. y se acordó por unanimidad aprobar todos los actos del Consejo de Administración relativos a la disolución y liquidación de la Agencia Comercial S. A. en Liquidación y a la adjudicación de los bienes de ésta a favor de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A., según el Inventario y Balance que se presentan y de conformidad con el informe relativo del mismo Consejo y acuerdos respectivos que contiene. Se aprobó por unanimidad el pago de las 8 acciones de la Agencia Comercial S. A. en poder de personas extrañas a Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A.

Para la aplicación de utilidades se volvió a dar lectura al informe de los Comisarios en la parte que sigue:

| | |
|---|---------------|
| Saldo de la cuenta de Ganancias y Pérdidas. | \$ 1,672.22 |
| Utilidad obtenida en los cuatro meses del 1° de septiembre al 31 de diciembre de 1907. \$ 158,171.30 | |
| | <hr/> |
| Total | \$ 159,843.52 |

Este total de utilidades se aplicará a las partidas siguientes conforme al artículo 78 de los Estatutos:

| | |
|--|--------------|
| 5% sobre \$ 159,843.52, al Fondo de Reserva | 7,992.17 |
| 3% sobre \$ 151,851.35, honorarios de los miembros del Consejo de Administración y de los socios Comisarios | 4,555.54 |
| Lo restante para amortizar deudas de la Compañía | \$147,295.81 |
| | <hr/> |

Suma igual a las utilidades obtenidas de 1° de septiembre a 31 de diciembre de 1907, más el saldo de la cuenta de Ganancias y Pérdidas

\$159,843.52

La Asamblea aprobó la aplicación de las utilidades del período transcurrido del 1° de septiembre al 31 de diciembre de 1907.

Por otra parte, el 27 de marzo de 1909 se efectuó la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) bajo la Presidencia de Trinidad Solís y del secretario el Lic. Julián Aznar, siendo declarada legalmente constituida por estar representadas 16642

acciones o sea más del 50%. En el informe del Consejo de Administración, el Gerente General de FUYSA indicaba que la Secretaría de Comunicaciones había autorizado la supresión de los trenes 21 y 22 de la Línea a Campeche; que en Agosto de 1908 se suprimió el servicio de carga de la Estación de Mérida Oeste para dar este servicio por la Mérida Este; se suprimió también la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto y se trasladó el servicio de pasajeros y de carga de la División Sur a la Estación de Mérida Oriente, lo que obligó a construir un edificio para ese fin.

Adiciones y Obras Nuevas

Líneas telegráficas. -Se firmó un Convenio con la SCOP para reponer 3800 postes telegráficos que el Gobierno Federal propone tender en los postes de la Compañía en los tramos: de Mérida a Dzitás, de Dzitás a Espita y a Valladolid y de Tixkokob a Izamal.

Estación de Espita. -El 31 de agosto se terminó la Estación de Espita.

Estación de Chicxulub. -El día 30 de noviembre se terminó la construcción de la Estación, con un costo de \$ 7,194.00.

Talleres

El 31 de agosto se terminó la construcción de un nuevo edificio para los talleres de carpintería en los terrenos de “La Plancha”, con un costo de \$ 46,739.19.

Otras obras:

Se construyó en 1908 el siguiente equipo ferroviario:

| De vía ancha | De angosta |
|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Coche de pasajeros de 2ª. No. 25 | 1 Coche de 1ª clase. No. 105 |
| 1 Carro de Express y Equipaje. No. 54 | 1 Carro de Express y Equipaje No. 182 |

Muelles

En diciembre se terminó la reparación del Muelle Fiscal con un costo de \$ 28,078.97.

XX.-Compra del Ferrocarril de Mérida a Peto

El Consejo de Administración, cumpliendo con el acuerdo de la Asamblea General Extraordinaria del 5-X-1908, procedió a ejecutar todas las acciones necesarias para comprar todos los bienes raíces e inmuebles, derechos, acciones, privilegios, exenciones, subvenciones, concesiones y demás que se expresan en la escritura e inventarios anexos a favor de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) con las limitaciones convenidas.

Los principales bienes traspasados fueron: Vía férrea Mérida-Peto, cuya línea troncal tiene 153 Km. y el ramal a Sotuta con una extensión de 40 Km.; todo el material rodante, muebles enseres, herramientas; y lo relacionado en el inventario. Bienes raíces que incluyen 21 predios en el Partido de Mérida, 23 en el de Tekax, y 7 en el de Izamal que están detallados en la escritura; también se traspasaron a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) las Concesiones y Contratos con el Gobierno Federal del 28 de marzo de 1878, 7 de diciembre de 1882 y 3 de Julio de 1886 y el Contrato con el Gobierno del Estado de 10 de diciembre de 1879, aprobado el 9 de enero de 1880. El precio de compra-venta fue de \$ 2'100,000.00, ya que \$100,000.00 que debería percibir la Compañía vendedora del Gobierno del Estado, lo percibió efectivamente el liquidador de la Compañía

vendedora, lo que explica la diferencia aparente entre el precio acordado de \$ 2'200,000.00 y la cantidad de 2'100,000.00 que realmente se pagó por dicha negociación.

Cuentas de la Compañía, Contabilidad y Estadística

Se acompañó al Informe un legajo que contenía las Cuentas de la Compañía y el Balance e Inventario General correspondiente al IX Ejercicio Social. El total activo de la Compañía ascendió el 31 de diciembre de 1908 a la cantidad de \$29'094,100.03 contra \$ 28'826,830.92 que arrojó el Balance de 31 de diciembre de 1907. La partida más importante de gastos consistió en el pago del segundo vencimiento del empréstito de 1'000,000.00 Dólares al 5%, importando la cantidad pagada la suma de \$ 483,403.54 con inclusión de intereses y cambio; con el pago indicado se redujo el importe total del empréstito de E. U. A. a cargo de la Compañía a la cantidad de \$ 1'200,000.00 pesos plata aproximadamente.

C

Comportamiento de Ingresos y Gastos de Explotación en 5 Años

| AÑO | INGRESOS | GASTOS | UTILIDADES |
|------|-----------------|-----------------|----------------|
| 1904 | \$ 3'152,630.90 | \$ 2'324,274.20 | \$ 828,356.70 |
| 1905 | \$ 3'247,880.17 | \$ 2'317,296.96 | \$ 930,583.21 |
| 1906 | \$ 3'424,542.72 | \$ 2'372,216.33 | \$1'055,326.39 |
| 1907 | \$ 2'856,786.22 | \$ 2'065,725.33 | \$ 791,060.89 |
| 1908 | \$ 2'362,585.48 | \$ 1'552,407.89 | \$ 810,177.59 |

El Consejo de Administración consideró que las economías en los gastos habían llegado al mínimo porque no desatendían ningún servicio, ni el mantenimiento de la vía, ni del equipo ferroviario, habiendo fundadas razones para sentirse optimista.

Comparando las entradas brutas con los gastos de la Compañía durante el Ejercicio Social de 1908, existe la diferencia de \$ 482,488.09. Las utilidades se distribuyeron de la siguiente manera:

| | |
|---|---------------|
| 5% al Fondo de Reserva | \$ 24,124.40 |
| Emolumentos del Consejo de Administración y Comisarios en el último Ejercicio Social. | |
| 3% sobre 458,363.69 | \$ 13,750.91 |
| Remanente | \$ 444,618.78 |
| | \$ 482,488.09 |
| Suma | \$ 482,488.09 |

Se propuso que el remanente se aplicara al pago de deudas de la Compañía, así como las cantidades de \$ 194,759.83, saldo de utilidades de 1906, y la de \$ 147,295.81, saldo de utilidades de 1907, que sumadas al Fondo de Previsión de \$ 217,543.79 según el Balance de 31 de diciembre de 1908, hace una suma total de \$ 1'004,203.21, como un Primer Proyecto; el Segundo Proyecto consistía en emplear esta cantidad de \$ 1'004,203.21 a la Partida del Libro Mayor conocida con el nombre de

“Saneamiento de Inventario”, que los Comisarios y el Consejo de Administración propusieron se aplicara para que el Inventario estuviera representado por valores reales y positivos en los avalúos.

La Asamblea General Ordinaria de Accionistas aprobó las proposiciones del Consejo de Administración, así como los Convenios y Transacciones celebradas por el mismo con los Sres. ex-Presidente, ex-Vocales 2º y 3º Propietarios y 1º y 2º Suplentes y ex-Prosecretario, así como ex-Comisarios que fungieron hasta el 31 de agosto de 1907.

Por otra parte, se celebró el cinco de marzo de 1910 la Asamblea de Accionistas la cual representaba a 19835 Accionistas. La cual fue convocada por el Consejo de Administración bajo la Presidencia de José Trinidad Molina Solís y siendo secretario el Lic. Julián Aznar. El cual informó al Consejo de Administración que el Gobierno del Estado expidiendo un decreto el 30 de marzo de 1909 para proceder a la liquidación de las diversas subvenciones concedidas en diferentes épocas y establecieron la forma de pago de las mismas. Las liquidaciones a favor de FUYSA importan la cantidad de \$ 264,337.85, las cuales fueron presentadas a la Tesorería del Estado y estaban pendientes de revisión.

Quedaron suprimidos los trenes 21 y 22, lo que significaba economía en los gastos de la Empresa.

Se informó que, de acuerdo con la Dirección General de Telégrafos Federales, los empleados de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) recibirán mensajes para entregar a los pasajeros de los trenes en marcha.

Se informó en detalle sobre los trabajos de reconstrucción y reparación de vías en las Divisiones Este, Oeste, Norte y Sur, cuyo resumen es el siguiente:

| | |
|----------------|----------------|
| División Norte | 20 Km. 796 m. |
| División Este | 52 Km. 305 m. |
| División Sur | 92 Km. 408 m. |
| División Oeste | 75 Km. 787 m. |
| <hr/> | |
| Suma | 241 Km. 296 m. |

Inversión en durmientes en la reconstrucción de vías en el año de 1909

| | |
|----------------------------|---------------|
| Durmiente de vía ancha | 22488 |
| Durmiente de vía angosta | 296727 |
| Costo de todo el durmiente | \$ 455,164.58 |

Principales trabajos del Taller de carpintería:

| | |
|--|--------------|
| Construcción de 5 coches de 1ª y 2ª clase con costo de | \$ 14,093.09 |
| Reconstrucción del Pullman “Armando” y reformarlo para coche de pasajeros | \$ 1,530.46 |

| | |
|--|-------------|
| Construcción de una perquera | \$ 1,387.40 |
| Construcción de 3 coches de tercera clase | \$ 9,181.87 |
| Reformas en la Estación de Mérida Norte para los trenes de la División Oeste | \$ 9,206.26 |

El costo total del mantenimiento de vía de las cuatro Divisiones: Norte, Sur, Este y Oeste, durante el año de 1909 importó \$ 724,779.68.

Servicio de Express. -Se firmó un contrato con el F. C. Mexicano S.A. Departamento de Express, para hacer extensivo el servicio de Express a puntos fuera de la Península en conexión con el servicio de la Compañía del Ferrocarril Mexicano. (Muy interesante si se tiene en cuenta que la Península de Yucatán se encontraba incomunicada “por tierra”).

Aplicación de utilidades. -Proyecto de distribución de utilidades obtenidas en el 10º Ejercicio Social:

| | |
|---|---------------|
| 5% sobre la cantidad de \$ 501,708.65 al Fondo de Reserva | \$ 25,085.40 |
| 3% sobre \$ 476,622.75, a emolumentos del Consejo de Administración y Comisarios en el 10º Ejercicio Social | \$ 14,298.68 |
| Dividendo de \$ 10.00 por acción | \$ 230,000.00 |
| Remanente que se aplicará a la Partida “Saneamiento de Inventario” | \$ 232,323.97 |
| | <hr/> |
| Total | \$ 501,708.65 |

Habiéndose presentado el Balance General y las cuentas correspondientes al 10º Ejercicio Social, fue aprobado por unanimidad.

Informe especial sobre el empréstito de 4 Millones de Dólares. -Cumpliendo con el acuerdo de la Asamblea de Accionistas del 5-X-1908, se celebró un Contrato de Préstamo a Cuenta Corriente con el Banco Nacional de México, con el Banco Peninsular Mexicano, con la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto y con el finado Lic. Rodolfo G. Cantón, para adquirir los bienes de la extinguida Compañía del Ferrocarril de Mérida a Peto. El Banco Nacional de México abrió una cuenta corriente a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) con la suma de \$ 5'337,171.64, que abarcaba los saldos de las obligaciones de la Compañía y el importe que se pagaría por la compra de la negociación, con excepción de las obligaciones a favor de los Sres. Ladenburg Thalmann Co. de New York. Para cubrir el importe total del adeudo flotante se concedió a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) un plazo de un año, a contar con la fecha del contrato, para colocar un empréstito; si los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) no lograba conseguir el empréstito en ese plazo, autorizaría al Banco Nacional de México para que procurara la colocación de ese empréstito, siendo requisito que éste no fuera a un tipo real mayor de 7% anual, ni a un plazo menor de 30 anualidades.

Cuando al fin parecía haberse conseguido el empréstito de una Casa de Londres, surgieron imprevistos: “pago de un impuesto del timbre en Londres” y “el derecho de opción que tienen los Sres. Ladenburg Thalmann Co. en el Contrato firmado con ellos para el caso de colocarse un nuevo empréstito”.

No fue posible entenderse con Ladenburg Thalmann Co.; el tiempo pasó y se venció el plazo, y no fue posible conseguir una prórroga en el plazo; en vista de lo anterior, el Banco Nacional de México se encargó de la colocación del empréstito siendo las bases y condiciones para la colocación del empréstito las siguientes:

1.-Se tomó como base el importe de la deuda flotante de la Compañía el 31 de diciembre de 1908, o sea \$ 6'130,421.64, y los gastos para terminar los ramales de Tizimín y Sotuta, para no perder las Subvenciones del Gobierno Federal, razón por la cual se acordó la emisión por 4'000,000.00 Dólares.

2.-Dada la importancia de la cantidad acordada, se hizo necesario que el empréstito fuera garantizado con hipoteca sobre todos los bienes de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A(FUYSA) o sea: concesiones, líneas férreas, estaciones, depósitos, talleres, material rodante, muebles e inmuebles.

Se describieron todas las acciones que deberían tomarse para que el Contrato Definitivo abundara en claridad de detalles y se inscribiera en el Registro Público correspondiente para que los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) entregara los Bonos del empréstito, recibiendo a cambio del Banco Nacional de México, el precio que estaba estipulado.

Quedó establecido que: “los gastos de toda clase que causen los Contratos en New York y en los Estados Unidos Mexicanos, así como los de impresión, grabado y firma de los bonos y los del timbre de éstos en Londres, serán a cuenta de la Compañía deudora”, pero quedando estipulado que los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) sólo quedará obligada a pagar 4,000 Dólares por honorarios de los abogados o consejeros legales de los Sres. Ladenburg Thalmann Co. y del Banco Nacional de México.

El Contrato se firmó en calidad de Minuta de Escritura Pública que el Notario elevará a Escritura Pública, siendo los gastos a cargo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA).

Se aclaró que el periodo del Consejo de Administración terminaría el 31 de diciembre de 1910 y que las Directivas de un Consejo duran 4 años, o sea 4 Ejercicios Sociales.

Se dispuso que se HONRARÁ A DON JOSÉ RENDÓN PENICHE, CONCESIONARIO DEL FERROCARRIL DE MÉRIDA A PROGRESO, QUIEN COLOCÓ EL PRIMER RIEL el dos abril de 1875, que fue bendecido por el Ilustrísimo Obispo Dr. Leandro Rodríguez de la Gala.

Finalmente, el 10 de agosto de 1910 se efectuó una Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, esta se dio bajo la Presidencia de José Trinidad Molina y como secretario el Lic. Julián Aznar, por lo cual se procedió a celebrar la Asamblea Extraordinaria a la que fueron citados los accionistas los cuales, estaban representadas por 15807 acciones, legalizando así la Asamblea.

El Informe del Consejo de Administración a la Asamblea de Accionistas:

Empréstito de 825,000 Libras Esterlinas. – El Consejo de Administración entregó lo que a continuación se indica:

1.- Un tanto del Contrato de Venta de Bonos del 5% no redimibles por 825,000 libras esterlinas, garantizadas con primera hipoteca de bienes de la Empresa.

2.- Un tanto del Contrato de Fideicomiso y Primera Hipoteca Americana otorgada en 25 de mayo del presente año por la Compañía a favor de los señores Barón Bruno Von Schröder, Sir Walpole Grenwell y Ernst Thalmann en la Ciudad de New York, para garantizar el pago de los bonos antes mencionado, y copia de la escritura de protocolización de dicho Contrato hecho en la Ciudad de México por el Notario Núm. 68, Heriberto Molina, de dicha Ciudad, el 20 de junio del presente año.

3.- Copia de Testimonio de la Escritura Complementaria de Hipoteca, otorgada en la Ciudad de México el 30 de mayo por las mismas personas y ante el mismo Notario.

Pues conforme a los términos del primer documento el cual fue otorgado en la Ciudad de New York esto ocurrió el 30 de mayo del presente año, la Compañía, representada por el Sr. Carranza, contrató a los Banqueros J. Henry ad Company de Londres, Inglaterra, los cuales eran representados por Bruno Schröder, la creación, emisión y venta de una serie de bonos hipotecarios redimibles del 5% oro, fue la suma de 825,000 libras esterlinas que debían llevar la fecha de 1° de abril de 1910 con fecha de vencimiento el 1° de 1950 y pagadero mediante un fondo de amortización desde el 1° de abril de 1913. Por su parte, los banqueros J. Henry Schröder y Co. Convinieron en realizar la compra de dichos bonos por el precio de 82 y ½ % de su valor original, devengando interés hasta la fecha de entrega de los mismos. Los banqueros se obligaron a pagar a los Sres. Ladenburg Thalmann y Co. la cantidad convenida entre ellos en concepto de comisión por sus servicios en celebración del empréstito. Se estipuló que se entregaría un bono general o provisional en la oficina de los Sres. Ladenburg Thalmann & Co. por la suma total de 825,000 libras esterlinas, pagando entonces los banqueros de Londres el precio del empréstito en la forma siguiente: el precio del empréstito debía depositarse con los referidos Sres. J. Henry Schröder & Co., abonándolo a la cuenta de Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. para pagar de la manera siguiente: 550,000 libras esterlinas contra check de la Compañía acompañado de justificantes de pago de la deuda de ésta a favor de la Sucursal en Mérida del Banco Nacional de México; 83,000 libras esterlinas contra check de la Compañía acompañado de justificante de haberse pagado el Principal e intereses del empréstito de 31 de agosto de 1906 con los Sres. Ladenburg Thalmann & Co. o el compromiso de éstos Sres. de retener el importe de dicho check al efecto de aplicarlo al pago de los pagarés respectivos a su vencimiento, o antes. La Compañía se obligó a gestionar la retención de todos los bonos emitidos conforme al Convenio con los Sres. Ladenburg Thalmann & Co.

Al otorgarse la obligación hipotecaria en México, el Banco Nacional de México haría cesión a los banqueros contratantes de todos los derechos y acciones del referido Banco, asunto emanado de la minuta de 22 de febrero del presente año, y que se recabaría a la brevedad posible la ratificación de la Asamblea de Accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA).

Los gastos hechos con motivo del Contrato y su otorgamiento, así como los gastos de impresión, gravado y firma de los bonos y los del timbre de éstos en Londres, serían a cuenta de la Compañía, con la limitación de que ésta solo estaría obligada a pagar 4,000 Dólares en concepto de honorarios de los abogados o consejeros legales de los banqueros, de los Sres. Ladenburg Thalmann & Co. y del Banco Nacional de México, sin perjuicio de pagar los gastos de dichos abogados y los gastos de introducción o cotización de los bonos en cualquier mercado extranjero no serían a cuenta de la Compañía, sino en lo que se refiere al timbre que deba pagarse en Londres.

La Compañía pagará a los banqueros ¼ % por el pago que hagan de cupones (intereses) o suerte principal.

La forma de los bonos, su registro y la legalidad de su emisión se regirán por las leyes mexicanas y de los Estados Unidos; pero la protocolización y registro de las escrituras hipotecarias y el pago de los derechos e impuestos correspondientes serán conforme a las leyes mexicanas.

Escritura de fideicomiso. -Fue otorgada en la Ciudad de New York el día 25 de mayo de 1910 entre los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) por una parte y los Fideicomisarios, para garantizar con hipoteca los bonos redimibles del 5% por valor de 825,000 libras esterlinas, escritura protocolizada en la Ciudad de México el día 10 de junio de 1910. En esa escritura se hizo referencia a la emisión de bonos que causarían intereses del 5% al año, indicando en dónde, cómo y cuándo se harían los pagos, y toda una serie de detalles previendo todos los eventos que pudieran ocurrir en el

futuro, de manera que quedara plenamente garantizado el empréstito, habiéndose indicado lo que puede hacer la Compañía y lo que no puede hacer; es decir, las principales bases y condiciones de la escritura de 25 de mayo, a la cual corren agregados un Anexo que es el modelo de los Bonos Hipotecarios, de los Cupones de Intereses, y otro Anexo donde se determina la forma y tiempo de reunión de las Juntas de los Tenedores de Bonos.

La Escritura llamada Hipoteca Mexicana, otorgada en la Ciudad de México el día 30 de mayo, complementa la Escritura del 25 de mayo de 1910; en dicha Escritura se relacionan todos y cada uno de los bienes de la Compañía dados en hipoteca y se confirman y ratifican pactos y estipulaciones contenidas en el Contrato Principal; en ella se especifican las propiedades raíces de la Compañía que no se hipotecaron, pero se reiteró la obligación de la Compañía de aplicar el precio de tales propiedades no hipotecadas cuando fuesen vendidas o enajenadas al mejoramiento de las propiedades incluidas en la hipoteca, así como a la construcción o adquisición de nuevas propiedades o la ampliación de las propiedades comprendidas en el gravamen, y de que dichas propiedades quedarían sujetas inmediatamente después de su adquisición a la hipoteca constituida mediante el otorgamiento de una hipoteca complementaria en cada caso.

En la Escritura del 30 de mayo quedó implícito que el Contrato de Fideicomiso se rigiera por las Leyes de los Estados Unidos de América y de sus varios Estados.

La cesión de derechos que debía otorgar el Banco Nacional de México fue otorgada en la Ciudad de New York a favor de los Sres. J. Henry Schröder & Co., ratificando y aprobando el Banco Nacional de México su dicha cesión, los actos y contratos ejecutados y celebrados por el Sr. Luis S. Carranza, apoderado de FUYSA con relación al empréstito.

En resumen: se hizo la operación del Empréstito de 825,000 libras esterlinas al tipo de 82 y ½ % de emisión con la Casa Bancaria de los Sres. J. Henry Schröder & Co. de Londres, por el plazo de 40 años; se pagarían intereses al tipo de 5% anual, y durante los años de 1910, 1911 y 1912 no se harían abonos para el Fondo de Amortización, el cual se empezará a cubrir desde el 1º de abril de 1913, pagando semestralmente la suma de 4,125 libras esterlinas para ese objeto.

Acuerdo:

La Asamblea General de Accionistas, después de conocer el informe del Consejo de Administración sobre los actos que ha ejecutado y los Contratos que ha celebrado para llevar a cabo el empréstito de 825,000 libras esterlinas, en uso de la facultad que le confirió la Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 5 de mayo, así como sobre los que ejecutó el vocal D. Luis S. Carranza para terminar dicho empréstito en New York con el poder de la Compañía, aprueba, confirma y ratifica todos los actos y contratos que ejecutó el Consejo de Administración por sí y por medio del Apoderado Don Luis Carranza, y especialmente los que se consignaron en las Escrituras Públicas otorgadas en las ciudades de New York, el 25 de mayo de 1910, y en la de México, el 4 de junio siguiente.

A continuación, se elaboró una síntesis del capítulo de lo más importante de este.

XXI.-Síntesis

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE FUYSA PARA LA ASAMBLEA ORDINARIA DE ACCIONISTAS DE FECHA 27 MARZO DE 1909

TRÁFICO. -En el año de 1908 se dio un servicio especial de trenes a Halachó con motivo de la Feria, obteniéndose un ingreso de \$ 10,556.35; y a Izamal con un ingreso de \$ 8,131.37. Además, se continuó la costumbre de correr trenes de Verano de Mérida a Progreso.

Se suprimieron los trenes 21 y 22 de la Línea Mérida-Campeche.

Se suprimió el servicio de carga en la Estación Mérida Oeste en agosto de 1908 para hacer este servicio en la Estación Mérida Oriente; también se trasladó el servicio de pasajeros y carga de la División Sur a la División Mérida Oriente, construyéndose un edificio especial para este fin.

Se hicieron planos de todas las líneas de la Compañía; las vías férreas de 50 cm. del Puerto de Progreso y de la proyectada Estación Central. Éste último plano se enviará a la Secretaría de Comunicaciones para su aprobación y el establecimiento de dicha estación se ordenará cuando lo permitan las circunstancias:

Adiciones y Obras Nuevas:

Líneas Telegráficas. -Se celebró un convenio con la SCOP para reponer 3800 postes que soporten los hilos telegráficos que el Gobierno Federal tenderá en los postes de la Compañía en los tramos: Mérida-Dzitás; Dzitás-Espita-Valladolid; y Tixkokob-Izamal.

Estación Espita. -Se terminó la construcción del edificio de mampostería para la estación, con un costo de \$ 14,141.76, el 31 de agosto de 1908.

Estación Chicxulub. -El 30 de septiembre de 1908, y con un costo de \$7,194.58 se terminó la construcción del edificio de mampostería de la estación.

Talleres. -Con un costo de \$ 46,789.19 se terminó para los talleres de carpintería de la Compañía en nuevo edificio proyectado para ese fin.

Otras Obras. -En 1908 se construyeron: el coche de vía ancha, de segunda clase, con el No. 25; el carro de Express y Equipaje No. 54 de vía ancha; el coche de primera clase de vía angosta, No. 105; y el carro de Express y Equipaje No. 182, de vía angosta.

Mantenimiento de vía. -En 1908 se reconstruyeron vías de la Empresa, cambiándose 128,968 durmientes de madera de vía angosta y 24,327 durmientes de vía ancha, así como 1,525 durmientes de acero y 956 rieles, de los cuales 388 se cambiaron en la vía ancha. El costo total fue de: \$ 383,482.16.

Compra del Ferrocarril de Mérida a Peto. -Acatando los acuerdos de la Asamblea General Extraordinaria de fecha 5 de octubre de 1908, el Consejo de Administración adquirió todos los bienes, derechos y acciones del Ferrocarril de Mérida a Peto con ramal a Sotuta. Los principales bienes traspasados son los siguientes: la vía férrea Mérida a Peto que tiene una línea troncal de 153 Km. y el ramal a Sotuta que tiene una extensión de 40 Km.; todo el material rodante, muebles, enseres, herramientas, etcétera, relacionados en el inventario; bienes raíces que incluyen 21 predios del Partido de Mérida, 23 en el de Tekax y 7 en el de Izamal. También se traspasaron a Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. (FUYSA) las Concesiones y Contratos del Gobierno Federal del 28 de marzo de 1878, 7 de diciembre de 1882 y 3 de julio de 1886 y el Contrato con el Gobierno del Estado del 10 de diciembre de 1879 aprobado por Decreto del 9 de enero de 1880. El precio de la compra fue de \$2'100,000.00 por cuanto, conforme a los términos del acuerdo de la Asamblea, la cantidad de \$ 100,000.00 que debería percibir la Compañía vendedora del Gobierno del Estado (Contrato del 7 de marzo de 1907) la percibió efectivamente el liquidador de la empresa vendedora.

Intervinieron para formalizar la operación del Contrato de Compra-Venta del Ferrocarril de Mérida a Peto, para Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A. ante el Notario Público, Lic. Tomás Aznar Rivas,

al firmar la escritura de 16 de enero de 1909; por parte del Ferrocarril de Mérida a Peto S.A., el Sr. Rodolfo G. Cantón como único liquidador, y por parte de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA), el presidente del Consejo de Administración José T. Molina y el vocal 3° Aurelio Portuondo.

Empréstito. -El Consejo se ocupa de gestionar la colocación de un empréstito que cubra el total de la deuda flotante de la Compañía con objeto de obtener plazos largos y las ventajas posibles para el cumplimiento de todas las obligaciones pecuniarias.

Cuentas de la Compañía, Contabilidad y Estadística. -Se ha establecido el Sistema de Presupuestos Anuales, habiendo sido aprobado y puesto en vigor el que regirá durante el Ejercicio Social de 1909.

El total del activo de la Compañía ascendió el 31 de diciembre de 1908 a la cantidad de \$ 29'094,100.03 contra \$ 28'826,830.92 que arrojó el Balance al 31 de diciembre de 1907. Se pagó el 2° vencimiento del empréstito oro de 1'000,000 de Dólares al 5%, importando la cantidad pagada la suma de \$ 483,403.52 con inclusión de intereses y cambio.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS HABIDOS EN FUYSA DE 1904 A 1908. EN PESOS

| | 1904 | 1905 | 1906 | 1907 | 1908 |
|----------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| INGRESOS | 3'152,630.90 | 3'247,880.19 | 3'427,542.72 | 2'856,786.22 | 2'362,585.48 |
| EGRESOS | 2'324,274.20 | 2'317,296.96 | 2'372,216.33 | 2'065,725.31 | 1'552,407.89 |
| NETO | 828,356.70 | 930,583.21 | 1'055,326.39 | 791,060.89 | 810,177.54 |

Según el Informe, de los datos anteriores resulta que no obstante la disminución de ingresos, no disminuyeron considerablemente las utilidades de la Compañía.

Observaciones del Informe de Ingresos y Gastos

Los ingresos comprenden: fletes; pasajes; miscelánea; almacenaje; arrendamiento; telégrafo; express; sección de muelles y almacenes; almacenaje de henequén; almacenaje de mercancías; despacho de buques; alijos; arena; tranvías, pullman; transferencias; venta de carga sobrante y carbón.

Los egresos comprendían: mantenimiento de vía; mantenimiento de equipo; conducción de transportes; gastos generales; gastos de express; mantenimiento de muelles; conservación de vías, equipo y Edificio Agencia Comercial; gastos de alijos y arena; y timbres.

Los mayores conceptos de ingresos en 1908 fueron: fletes \$ 1'218,936.17; pasajes, \$ 582,993.19; express \$ 168,274.37. Comparando los ingresos de 1908 por flete, con los años anteriores, fue el ingreso más bajo; en pasajes, el comparativo fue también desfavorable; en express el ingreso de 1908 fue inferior al de los años de 1906 y 1907.

Los mayores conceptos de egresos en 1908 fueron: mantenimiento de vía, \$ 433,400.11; conducción de transportes, \$ 452,458.00; gastos generales, \$290,548.35; y mantenimiento de equipo, \$ 225,489.14.

El comparativo de egresos de 1904 a 1908 nos indica que: disminuyó el mantenimiento de vías; la conducción de transportes fue la menor; y también fue menor lo egresado en el mantenimiento de equipo, lo que llama a una reflexión detenida sobre el particular.³⁶

XXII.- Contexto Histórico

En el mes de abril de 1911 surgieron problemas económicos en la Empresa de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, de esta naturaleza no pagaron oportunamente la primera quincena del mes, ni se pudo explicar a los trabajadores de los talleres por falta de pago, por esta razón el 17 de abril se organizó en los talleres una manifestación de los trabajadores protestando por la falta de pago. Esta fue encabezada por Héctor Victoria Aguilar; una Comisión de los trabajadores se entrevistó con el subdirector de la Empresa quien le ofreció un anticipo a cuenta de lo que les debían, lo que no fue aceptado por los trabajadores, quienes se trasladaron para entrevistarse con el presidente del Consejo de Administración, retornando finalmente los trabajadores a sus talleres sin que se hubiera resuelto el problema. Al día siguiente, 18 de abril, los C.C. Héctor Victoria Aguilar, José Inés Peña y Carlos Castro Morales encabezaron una segunda manifestación, habiéndoseles prometido que se les pagaría en la Tesorería de la Empresa, lo cual no ocurrió, por lo que los trabajadores decidieron organizarse mejor.

Unión Obrera de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.-Los trabajadores de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán se reunieron en la Quinta O’Horán el 23 de abril, bajo la presidencia provisional del Sr. César A. González, con objeto de formar una agrupación tratando de conseguir el mejoramiento de la condición social de sus miembros y de defender sus intereses por medio de la unión de sus integrantes, primero por agrupaciones de trabajadores ligados por el compañerismo del taller y luego por la vinculación de la localidad al estar estrechamente ligados al servicio público, haciéndose necesario fundar una sociedad con el fin de defender sus intereses colectivos y procurar el mejoramiento intelectual y moral de los coasociados. Por acuerdo unánime de los trabajadores se decidió nombrar a esta sociedad “Unión Obrera de los Ferrocarriles de Yucatán”.

Para formar la directiva de la Unión Obrera, se nombraron primero a dos miembros de cada Sección de los trabajadores según sus distintas ocupaciones, quedando designados por cada sección los trabajadores siguientes: Mecánicos: José Inés Peña y Serapio Pacheco; Herreros: Ermilo Basulto y Desiderio Cortés; Fundidores: Barbaciano Méndez y Héctor Victoria Aguilar; Paileros: Liberato Sosa y Eraclio Vázquez; Maquinistas: Sérvulo Lizárraga y Juan Ruiz; Carpinteros y Talabarteros: Claudio Sacramento y Juan Reyes Pantoja; Servicio de Agua: Juan Basto y Eligio Navarro; Servicio de Aire: José G. Martínez y Andrés Aguilar; Hojalateros: Gregorio Mizet y José Loreto Alborno; Pintores: Juan P. Uh y Pablo Valencia; Fogoneros: Andrés Bacelis y Emeterio Jiménez; Alijadores: Teodoro Escobedo y José Rosado; y Motoristas: César Trujillo. La elección de la Junta Directiva dio el siguiente resultado:

| | |
|--------------------|-------------------------|
| Presidente | José Inés Peña |
| Vicepresidente | Claudio Sacramento |
| Primer Secretario | Héctor Victoria Aguilar |
| Segundo Secretario | Eligio Navarro C. |
| Tesorero | Liberato Sosa |

³⁶ Informe de las generalidades del Consejo de Administración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYS) para la Asamblea Ordinaria. (Se encuentra esta información en la Páginas. 175-179).

| | |
|---------------|-------------------------|
| Pro-tesorero | Ermilo Basulto |
| Vocal Primero | Serapio Pacheco |
| Vocal Segundo | Eraclio Vázquez |
| Vocal Tercero | Juan Reyes Pantoja |
| Vocal Cuarto | Juan Ruiz |
| Vocal Quinto | Gregorio Mizet |
| Vocal Sexto | Sérvulo Lizárraga |
| Vocal Séptimo | César Trujillo |
| Vocal Octavo | Juan Basto |
| Vocal Noveno | Juan P. Uh |
| Vocal Décimo | José Loreto Albornoz |
| Vocal 11° | Andrés Bacelis |
| Vocal 12° | Barbaciano Méndez |
| Vocal 13° | José Guadalupe Martínez |
| Vocal 14° | Desiderio Cortés |
| Vocal 15° | Pablo Valencia |
| Vocal 16° | Andrés Aguilar |
| Vocal 17° | José Rosado |
| Vocal 18° | Teodoro Escobedo |
| Vocal 19° | Emeterio Jiménez |

Una vez constituida la Directiva de la Unión, se dio posesión a los dirigentes y se nombró una Comisión para elaborar un proyecto de Reglamento de la Sociedad. La Comisión se formó con los trabajadores Adolfo Cáceres Lara, Isidro Castro, Gregorio Mizet, Marcos Valencia y Juan Ruiz, contando de antemano con la colaboración de César A. González.

En el acta constitutiva de la Unión Obrera de los Ferrocarriles de Yucatán fue firmada para constancia por José Inés Peña, Claudio Sacramento, Eligio Navarro, Ignacio Solís, Graciano Santos V., Simeón Castillo, Simeón Jiménez, José T. Cruz, Héctor Victoria A. y doscientas ocho firmas más.

Por otro lado, la Unión elaboró una serie de peticiones emplazando un movimiento de huelga contra FUYSA la cual estallaría el 26 de abril de 1911 si no se resolvieran sus demandas de: pago inmediato de los salarios pendientes de pago, puntualidad en el pago y la disminución de las horas de trabajo.

Habiéndose realizado el pliego de peticiones de la Unión, el H. Consejo de Administración contestó por escrito el 24 de abril, firmando el presidente y el secretario, los Sres. José Palomeque y Julián Aznar, en el sentido que “no estaba de acuerdo en la forma irregular que adoptaron para expresar sus

deseos, pues siendo empleados de ferrocarriles, no deberían abandonar colectivamente las delicadas ocupaciones que les estaban encomendadas y que se relacionan íntimamente con el servicio público, etc., etc.,”sin atender el problema económico planteado desde el 18 de Abril en la segunda manifestación, por lo que al leer Héctor Victoria a los trabajadores la contestación que dio el Consejo al pliego de peticiones, estalló el movimiento espontáneamente.

Informe Reservado de la Dirección General para la Sesión del H. Consejo de Fecha 9 de julio de 1914

Destitución de Empleados. -Que los servicios de los conductores Ordaz y Garma son perjudiciales a la Compañía porque constantemente formulan ideas perversas entre los ánimos de sus compañeros, tanto en cuestión de disciplina, como en combinaciones para defraudar los ingresos de la Compañía. Solicita que la Compañía les indique que ya no necesita sus servicios de acuerdo con la Ley. Acuerdo. -Liquidarlos.

Solicitud de Aumento de Sueldo. - Se informó que el Director General de los empleados de las oficinas generales, estaciones y trenes remitieron un memorándum solicitado un aumento de sueldo para contrarrestar el alza en el costo de la vida. La cual habido alzado en los precios de los artículos de primera necesidad y que los sueldos no están proporción con los gastos. Pues se comentó que la situación de la Empresa queda en ese momento en malas condiciones, no solamente por el pago de sus intereses sino por el alza en los precios de los materiales.

División. -En diciembre de 1914 había dos organizaciones obreras, o sea: Unión Obrera y Unión de Maquinistas y Fogoneros. El Director General opinaba que la Unión Obrera se sentía apoyada por el Gobierno del Estado, y que el Jefe de Taller tenía que conservar la disciplina y buen orden del mismo y que era imparcial en los problemas internos en que unos operarios molestaban a los que no eran de su sociedad.

Liquidación. El 21 de marzo se dio a conocer al H. Consejo que se liquidaron los empleados de los muelles.

Petición de la Liga Obrera. -El 1 de agosto se tramitó la solicitud de la Liga Obrera de aumento de sueldo para los capataces del Departamento de vías. Acuerdo. -que los sueldos fueran designados de acuerdo con los representantes de la Liga, y hasta un nuevo presupuesto se tendrá en cuenta la solicitud.

Informe del Vocal en Turno.-El 6 de agosto informó el vocal en turno sobre el movimiento de caja que los anticipos de cuentas habían ido subiendo y que el pago de las cuadrillas de la última semana ascendió a \$12,134.91 lo que ameritaba la necesidad de un Supervisor o Inspector tomándose el acuerdo: “Que la Dirección nombre de tiempo en tiempo a un empleado de la Oficina Técnica para cerciorarse que las cuadrillas trabajan eficientemente y que presencie los pagos de las cuadrillas cuando lo crea oportuno”.

Año 1919

Anticipos. -La Liga Obrera de Ferrocarrileros solicitó el 23 de mayo que se ampliara la cantidad presupuestada para anticipos y se acordó contestarle que “con pena no es posible”.

Licencias. -Fulgencio Suárez pidió que se le concediera un mes de licencia con goce de sueldo, acordándose que se le dieran \$ 200.00 en calidad de anticipo. Carlos Varguez solicitó 3 meses de licencia para ir a Filadelfia para perfeccionarse en el ramo de Ferrocarriles, siendo 2 con goce de sueldo. Acuerdo: concederle los 3 meses, pero sin sueldo, y \$ 100.00 como ayuda para gastos de viaje.

Descuento. -La Liga Obrera de Ferrocarrileros pidió que se ordenara que no se siguiera descontando a Nicolás Baquedano el importe de la bicicleta que le dio la Compañía, en virtud de haberle sido robada estando al servicio del Consejo, y en el interior de la oficina. Se acordó: de conformidad.

Comunicación de la Liga. -El 11 de agosto comunicó la Liga a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) que se declarara cesante al Sr. César Trujillo en el puesto que tenía por no ser persona grata a la Liga.

Gestión de la Liga. -El 1 de septiembre se presentó en la sesión del Consejo de Administración una Comisión de la Liga Obrera de Ferrocarrileros solicitando un aumento del 50% de los emolumentos de todos los empleados de la Compañía. Acuerdo. -Se autorizó al Director General y al Tesorero a aumentar un 20% sólo por un mes.

Carta Ejemplar de la Liga. -El H. Consejo de Administración recibió la carta No. 402 de fecha 4 de diciembre de la Liga Obrera de Ferrocarrileros donde se indica que en la sesión extraordinaria que celebró la Directiva General en unión de los Jefes de Departamento, se acordó solicitar a ese H. Consejo una entrevista con el objeto de cambiar impresiones acerca del Plan de Economías que piensa implantar la Empresa. Pidió la Liga fecha, lugar y hora para esta entrevista, pero con la advertencia de que la hora ha de ser de noche, por no poder abandonar los talleres de día porque se perjudicaría el servicio.

XXIII.- Movimiento Obrero Año 1920

Reorganización. -Siendo presidente del consejo el Dr. Álvaro Medina Ayora, en la Sesión Ordinaria del 13 de julio, informaron los vocales: Lic. Pastor Bautista N., Lic. Arturo Sales Díaz, Sr. Rafael A. Peón y Sr. Héctor Victoria Aguilar, “que los ingresos habían bajado, no bastando para los pagos urgentes y que era necesario introducir nuevas economías; reorganización de todos los Departamentos; y que el director debía hacerlo”. Se aprobó informarlo a la Liga Obrera (Sr. Manuel Marrufo) y al presidente de la Liga Central de Resistencia (Sr. Felipe Carrillo Puerto).

Retiros. -Con fecha 10 de agosto se trató en el consejo la solicitud de indemnización de 10 trabajadores por haber sido retirados de la empresa, dentro de ellos: Luciano Cetina y Socios, y Esteban Dorantes y Socios.

Protesta. -Los trabajadores del departamento de pintura manifestaron al H. Consejo que habían visto con sorpresa que se separó del departamento a Antonio Pérez y a Gabriel Sacramento, y como no estaban conformes, protestaban contra esa determinación. Se tomó el acuerdo, como el caso del personal retirado, que se turnara a estudio y dictamen de los comisionados respectivos.

Indemnizaciones. -La Comisión de los consejeros Romero-Victoria-Lic. Arce informó al Consejo el día 3 de agosto, que en conferencias con la liga obrera se acordó qué empleados debían salir, quiénes debían volver a sus puestos y cuáles deberían ser indemnizados por no poderseles admitir nuevamente al servicio, según el presupuesto de la Compañía. El Consejo aprobó la acción de la Comisión de Consejeros enviándose las relaciones de los trabajadores al director, para proceder en consecuencia.

Liga Obrera. -La Liga Obrera propuso la supresión de varias plazas por resultar verdaderas canonjías y que por moralidad debían suprimirse. Los Sres. Alfonso Lavadores, Galo Herrera y Agustín Durán fueron los representantes de la Liga con quienes trataría el Director General los asuntos de los trabajadores, lo que se hizo de conocimiento del Consejo en la Sesión Ordinaria del día 3 de agosto.

Nombramientos. -El Consejero Rafael Peón informó sobre la pretensión de la Liga Obrera para que el Consejo, al hacer un nombramiento lo hiciera precisamente de acuerdo con ella, para que el personal resulte idóneo, según expresa, y para evitar imposiciones de personas desconocedoras, con

perjuicio de la Compañía. El vocal informante opinó que el Consejo no puede obligarse a sujetar los nombramientos del personal a la aprobación de la Liga Obrera, pues sería tanto como renunciar a la facultad que al Consejo le confieren los Estatutos, o cuando menos limitar sus atribuciones que son ilimitadas, y que no se debe olvidar que los miembros del Consejo son representantes de los propietarios de la Compañía, etcétera, opinando que debe manifestarse a la Liga Obrera cuál es el sentir del Consejo, participándole que no se puede adquirir un compromiso por las razones expuestas. Acuerdo: aprobado y transcríbase el informe a los peticionarios.

Ultimátum.-El día 29 de septiembre en la sesión ordinaria del H. Consejo bajo la presidencia del Sr. Álvaro Medina Ayora, se dio lectura a la participación de la Liga Obrera donde concedía a la empresa un plazo improrrogable de 30 horas contado desde las 6 a.m. de ese día hasta las 12 del día 30 de ese mismo mes, para que fueran restituidos en sus puestos los empleados que fueron separados injustamente y por presión, el día 12 de enero último, o para que se les liquidaran dos meses de indemnización conforme al Artículo 123 Constitucional fracción XVII. Se acordó formar una Comisión integrada por los Sres. Pastor Bautista, Manuel Romero Cepeda, Héctor Victoria y el secretario que autoriza, Lic. Gustavo Arce, para tratar este asunto con la Liga, debiendo dar cuenta al Consejo de lo que se acuerde.

La comisión formada por los Sres. Victoria, Romero y el Lic. Arce para tratar con la Liga, informó el día 31 de julio que hubo dos reuniones, siguiendo la segunda reunión con asistencia del Gobernador del Estado, y se llegó a las siguientes conclusiones:

a.-Que sean retirados los empleados que fueron introducidos por la fuerza al ferrocarril, expulsando de su puesto a antiguos empleados, y que en vez de los que se retiren, sean admitidos los expulsados injustamente haciendo una conveniente selección de los mejores elementos, y en cuanto a los empleados que no puedan ser restituidos, se les concede indemnización, pues, solamente se les concedió un mes de sueldo, debiendo ser tres.

b.-Que los consejeros comisionados, en unión de tres comisionados de los obreros, están tratando de formar las listas de los empleados que pueden ingresar para hacer una conveniente selección y saber quiénes tienen derecho a las indemnizaciones que señala la ley.

Acuerdo: enterado. Se aprueban las bases presentadas y se espera el resultado definitivo. Se revoca el acuerdo relativo a la comisión a los consejeros Peón y Victoria, y se encarga a los mismos vocales Victoria, Romero, Bautista y Lic. Arce, tratar al mismo tiempo que la solución del asunto pedido la reorganización general del personal de la empresa.

XXIV. Dificultades Económicas hasta 1920

| Dificultades Económicas | Año 1914 |
|---|------------|
| Pagos pendientes al dos abril de 1914 | |
| Láminas (aprobadas el 13-XI- 1913) | \$6,239 |
| Tubos para Calderas de la U.S. | \$5´548.75 |
| Material para obras de concreto. Estación central | \$2,600.00 |
| Caldera para la locomotora Núm. 7 (fábrica Baldwin) | \$7,836.50 |
| dos Tranvías y rieles para suculú | \$2,800.00 |

Repuestos para tres automóviles

\$1,561.16

Año 1917: Dificultades económicas

Fondos de amortización. - Se ha recibido una carta de Ladenburg Thalman Co., en donde se indicaba que los fondos de amortización debieron hacerse anticipadamente. Pues debido a eso el consejo tomó el siguiente acuerdo: que el director les remita 26,236.53 dólares.

Año 1918

Comisión reguladora. -Comunicó a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A (FUYSA) el acuerdo de ampliar el crédito de esta Compañía a la cantidad de 300,000 dólares. Acuerdo del Consejo. -Se autoriza al director a llevar a cabo la operación de que se trata y a suscribir los documentos respectivos. (Sesión del 1-VIII).

Intereses por empréstito. -Se acuerda que la Dirección tome a la Compañía de Fomento y en cuenta de nuestro crédito, los fondos necesarios para la situación de los intereses. (Sesión del 1-VIII-1918).

Sesión del consejo del 6 de agosto:

Situación y Cuenta Fideicomisarios. -Se acordó que la dirección sólo mande 93,516.17 dólares para el pago de intereses del 1º de octubre de 1918 y en cuanto a los 27,813.88 y 765.45 dólares se remitirán oportunamente. Se autorizó remitir 300 dólares de los honorarios de abogados y el sobrante de 122,000 dólares los destinará la Dirección para la Mexican, remitiéndose copia de las cartas de remesa al Lic. Fernando Solís Cámara.

Asamblea General.-En la Asamblea General de Accionistas del día 23, se aprobó el balance general y las cuentas del 19 de junio al 31 de diciembre de 1917 y se acordó que del total de las cantidades que figuran en el Balance por “Pérdidas y Ganancias” y “Cuenta Nueva de Ganancias y Pérdidas” se separe un 5% para aplicar al fondo de reserva; que se descuenta asimismo el importe de los emolumentos pagados al Consejo de Administración y a los comisarios y que el sobrante se aplique a la amortización o reducción de la partida de \$ 4’791,127.74 que figura en el balance como saneamiento de inventario. Acuerdo. -Enterado y comuníquese al director y al tesorero.

Año 1919

El 26 de junio, el Consejo de Administración comisionó al consejero, Dr. Álvaro Medina, para que solicitara a la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén la cantidad de 40,000 dólares, para adquirir seis locomotoras que se pagarían con las entradas diarias de este ferrocarril.

Venta de equipo ferroviario. -El 15 de septiembre, el Consejo de Administración acordó que la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén pudiera vender 100 carros de vía angosta y 50 carros de vía ancha que había pagado dicha institución en New York, por cuenta de ferrocarriles.

Intereses empréstito. -El 9 de diciembre se dio lectura en la sesión del H. Consejo, a la comunicación del Lic. Solís Cámara donde indicaba que los fideicomisarios sugerían la conveniencia de que se hicieran abonos mensuales en cuenta de los intereses pagando previamente los vencidos, los cuales estaban exigiendo, habiéndose conseguido que esperaran hasta el día 15 de este mes de diciembre. Acuerdo. - “Se acepta la proposición, y respecto del plazo vencido, que se pague con fondos, levántense de la venta o pignoración de 200 carros conforme a las instrucciones que se darán”.

Año 1920

Subvenciones del Gobierno Federal. -En la sesión ordinaria del Consejo de Administración de fecha 8 de junio se acordó comisionar al presidente del mismo, Lic. Pedro Solís Cámara, para tratar en México el asunto de las subvenciones que el Gobierno Federal adeudaba a la compañía; también trataría el asunto de las tarifas; el de las cantidades que se cobraban por cuotas de inspección técnica; y trataría de definir el pago de las cuentas pendientes con las diversas secretarías. Se comisionó también al Lic. Solís Cámara para contratar un empréstito, a fin de comprar billetes y tickets de la Reguladora, para pagar los créditos pendientes con la misma.

Consolidada. -El Sr. Peón y el Lic. Solís informaron al Consejo el 15 de junio, que se había convenido con el Sr. H. J. Teufer representante de la CONSOLIDADA, pagar el saldo de 39, 139. 02 dólares, más 2,030.77 dólares por intereses al 5 % anual y 2,500.00 dólares por gastos legales en 9 abonos que se efectuarían semanalmente, dando los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A.(FUYSA) libranzas aceptadas por la misma Compañía, obligándose el Sr. Teufer a gestionar que se levantara el embargo de los carros al recibir las libranzas; indicaron también que estaban gestionando por medio del Abogado de New York que se redujera el cobro de gastos judiciales y que ya había un telegrama donde se reducían 1,000 dólares. Acuerdo: enterado. Se acuerda que las libranzas se depositen en un Banco, o ante un Notario, para entregar después de levantado el embargo.

Locomotoras. -El Director indicó al H. Consejo que en su concepto no podía hacerse el pedido de Locomotoras, por las condiciones económicas de la Empresa. Se acordó que: “por ahora no es posible hacer el pedido”, hecho el año anterior.

Sesión Ordinaria del 13 de julio. -El Director General informó:

a.-Que había un Embargo de Carros en New York y se gestionaba que la Comisión Reguladora abonara el importe de los carros, por \$ 442,575.00 integrados de la siguiente manera: 100 carros de vía ancha a \$ 222,000.00; 100 carros de vía angosta a \$ 199,500.00; Comisión de \$ 21,075.00; con un total de \$ 442,575.00, correspondiendo al Pedido # 43 a la Mexican Importing & Exporting Corp. de New York.

b.-Que no se pagan los intereses del Empréstito a los Sres. Ladenburg Thalman Co. desde el mes de mayo.

c.-Que no se ha pagado el Impuesto del Timbre.

Acuerdo. -Se acordó que el director gestione ante la Sria. de Hacienda pagar abonos del Impuesto del Timbre.

PREAMBULO II

ANTECEDENTES DE LA INTEGRACION DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES

En la segunda parte se relatan las condiciones en que se encontraba el Estado de Yucatán en la época en que se inició la construcción de la red ferroviaria, mencionándose las dificultades económicas, la inquietud social, el apoyo que dio el Gobierno Federal para la construcción de la infraestructura de comunicaciones terrestres, las medidas administrativas desesperadas a cargo del Gobierno del Estado de Yucatán para mantener su raquítica economía, mantener el orden y el control de la población sin descuidar el desarrollo de las vías de comunicación terrestre.

Se relata cómo se integraron los ferrocarriles que formaron la red ferroviaria de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUYSA).

Esta Segunda Parte corresponde al período de 1875 a 1902.



La estación de la Mejorada primera estación de la ruta Mérida –Progreso, donde funciono hasta la inauguración de la nueva estación central.

La estación central en Mérida (inaugurada el 15 de septiembre 1920)



Capítulo 2

XXV.-Inquietud social

Contexto Socioeconómico y Político del Ferrocarril en Yucatán (1875-1906)

Un buen reto a la imaginación del lector es retrotraerse a la época en que comenzó la red ferroviaria en Yucatán. No fue nada fácil la construcción; se carecía de experiencia en el tendido de vías en la cuales no existían normas para satisfacer esas condiciones, había inquietud en la población del Estado porque aún no podía considerarse pacificado como consecuencia del estallido social al principio del año 1847. Se carecía de recursos económicos, pero existía a cambio la voluntad y la determinación de crear las vías de comunicación que requería el Estado para su desarrollo económico de acuerdo con las circunstancias que prevalecían en esa época difícil.

Para tener una idea de la situación demográfica en el Estado de Yucatán antes de que se inicie la formación de la red ferroviaria yucateca, es conveniente indicar que, según la “*Ley Constitucional para el gobierno interior de los Pueblos*”, el interior del Estado dividió su gobierno en Partidos como los de: Mérida, Izamal, Valladolid, Tekax, Ticul, Maxcanú, Motul, Tizimín, Espita, Peto, Sotuta y Bacalar, establecidos por la Ley de noviembre de 1840, cuyas cabeceras y nombres son estas poblaciones, formando parte: del de Mérida, los pueblos de Tecoh, Telchaquillo, Timucuy, Acanceh y Abalá; del de Ticul, los pueblos de Tekit, Mama y Sacalúm; del de Izamal, el pueblo y puerto de Dzilam; y del de Tekax, el pueblo de Yotholín.

En cada Partido había un Jefe Político que residía en la cabecera, el cual era nombrado directamente por el Gobierno del Estado. Las atribuciones del Jefe Político, cargo que se renovaba teóricamente cada dos años, eran muy amplias; su autoridad estaba sobre los Ayuntamientos, las Juntas Municipales y las autoridades políticas locales, informando directamente al Gobierno. Además, cooperaba en la Organización de la Guardia Nacional.

En todos los pueblos que tuvieran por los menos 8 ciudadanos en el ejercicio de sus derechos, tenían un Comisario y un Suplente que se renovaban cada año. Los Presidentes Municipales y los Regidores se renovaban también todos los años.

Bien, pareciendo una temeridad el haber afirmado que había inquietud en la población de Yucatán antes de construirse la red ferroviaria, se transcribieron literalmente los informes que se enviaron al C. Gobernador del Estado en el año de 1875, o sea el año en que se clavó el primer riel en Yucatán, desde cada una de las cabeceras de los Partidos, para tener una idea de la situación económica del Estado:

A.- Acancéh. - El C. Pedro Rubio, Jefe Político del Partido de Acanceh, se dirigió al C. Gobernador, con fecha 11 de agosto de 1875, en los siguientes términos:

“a.- Acancéh. - Esta cabecera de Partido en que sólo se producía el henequén; en virtud de la decadencia en que se encuentra este ramo, sus habitantes han procurado, sin abandonarlo, dedicarse a la labranza por cuyo motivo el maíz se encuentra abundante, cuando antes se compraba en la Capital para revenderlo aquí. Esta circunstancia ha nivelado en parte la decadencia del referente filamento, de manera que, aunque su comercio se ha reducido a un establecimiento de pulpería con destilación de aguardiente en buen estado, otra tienda y una panadería, son, sin embargo, suficientes para la población.

b.- Tecoh. - Este pueblo se encuentra en mejor estado porque siempre ha sido agricultor y ha cultivado el henequén; y su comercio consiste en un establecimiento de pulpería con destilación de aguardiente

y otras varias tiendas y panaderías, que, aunque pequeñas, sin embargo, presentan animación y utilidades.

c.- Timucuy. - Esta población bastante pequeña cultiva el henequén y elabora una parte en sogas, cabestros y otras clases de jarcía. Sus habitantes indígenas son labradores también, pero su comercio es tan limitado que sólo se encuentran algunas tiendas muy diminutas, reducidas a la venta de aguardiente.

d.- Seyé. La industria de este pueblo está reducida, como los otros, al henequén y labranzas, pero en su comercio hay adelanto en términos de que las tiendas establecidas en él tienen demanda, lo que demuestra que irá en progreso.

e. - Abalá. - Este es un pueblo más chico que el de Timucuy, se ejercitan sus habitantes en la labranza y poco en el henequén, pero hay fincas bien grandes que componen su extensión municipal, por cuya causa su comercio se sostiene, aunque en muy baja escala, pues no hay en la población un capital siquiera regular que pudiera levantar dicho ramo.

f.- Telchaquillo. - Fue abandonado absolutamente por sus antiguos habitantes al haber sido invadido por los indios, pero ahora ha vuelto a poblarse de algunos de aquellos y de otros nuevos que se han refugiado allí, emigrados de pueblos destruidos por los indios; sus habitantes todos son labradores y es auxiliar de Tecoh.

g.- Cuzamá. - Es un pueblo chico, pero adelantado en el ramo de henequén y labranzas; tiene dos tiendas regularmente establecidas y poca extensión municipal, y por esto poco podrá adelantar.

h.- Homún. - Se ejercita, además del cultivo del henequén y labranzas, en hacer magníficas hamacas de mecate. Su comercio consiste en una hermosa tienda y varias tiendas de pulpería. Este comercio está más adelantado que el de los demás pueblos del partido, de manera que, aunque la viruela causó grandes estragos en dicho pueblo; sin embargo, pronto se repondrá y progresará ayudado de su extensión municipal.

Creo muy oportuno indicar que los referidos pueblos de este partido se encontraban antes con un comercio más floreciente que ahora, constituyendo esto en que en muchas haciendas de la extensión municipal de otros pueblos han establecido sus dueños tiendas de pulpería, a donde ocurren los sirvientes de la misma finca y de las inmediatas por lo que necesitan, cuya circulación ha mermado en los pueblos por haberse distribuido en aquellas".³⁷

B.- Tixkokob. - El 8 de agosto de 1875, el C. Matilde Domínguez, jefe del Partido, informó al C. Gobernador del Estado lo siguiente:

En esta cabecera existen varias tiendas que giran en pequeño; asimismo, la mayor parte de sus habitantes se ejercitan en el comercio de hamacas e hilo cambray, pero encontrándose en estas una baja insoportable, se hallan en decadencia, pues la única prosperidad que encuentra esta población es la de las fincas de campo que existen en su municipio, aunque la mayor parte de sus propietarios son vecinos de la Capital del Estado.

En Conkal y Mocochoá, su vecindario se ejercita en la industria de costales, cultivan planteles de henequén, en decadencia por la baja en que se encuentran ambas ramas y aunque existen algunas tiendas son tan pequeñas, que no producen lo suficiente para hacer la prosperidad de la población; igualmente, se ejercita una pequeña parte de la gente indígena en labranzas del grano de primera

³⁷ Informe enviado por el C. Pedro Rubio, Jefe Político del Partido de Acancéh, dirigido al C. Gobernador, 11 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. dos de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

necesidad, pero éstas son asimismo tan pequeñas que no producen ni para el sustento de sus familias. En Chicxulub se ejercita el vecindario en formar y cultivar plántulas de henequén y labranzas de maíz, ambas ramas en decadencia; el primero por la baja en que se encuentra y el segundo en consecuencia de no producir las labranzas ni para el sustento de sus familias, y aunque existen algunas tiendas, giran en pequeño. En los pueblos de Ixil, Sitpach, Tixpehual, Ekmul y Euán se ejercita el vecindario en su totalidad en labranzas de grano de primera necesidad y éstas no producen ni para el sostenimiento de las familias, por consiguiente, aquellas poblaciones se encuentran en decadencia y en un estado abatido, en consecuencia, de la epidemia de viruela que con rigor ha cargado en estos pueblos últimamente referidos. En Yaxkukul y Nolo se ejercen en el comercio de hamacas e hilo cambray, y una parte del vecindario en labranzas de maíz, aquellas ramas se hayan en decadencia.

En los pueblos de este partido, inclusive esta cabecera, no existen destilaciones de aguardiente.³⁸

C.- Maxcanú. - El C.J. Ernesto Peniche, Jefe Político del Partido de Maxcanú, informó al C. Gobernador del Estado el 2 de agosto de 1875, con respecto a “la riqueza y prosperidad de los pueblos”, lo siguiente:

“Es tal la decadencia de los que componen este partido, a causa de la incomunicación que hace muchos meses por medio de sanidad tiene con el vecino Estado de Campeche, que cada día se resiente el tráfico de este camino que se dirige al referido Estado de Campeche.

El cultivo de maíz, que es el ramo principal de la riqueza pública, a pesar de lo abundante de la última cosecha, el bajo precio que ha conservado tiene en desesperación a los labradores, sucediendo lo mismo con los cultivadores de henequén, también ramo de importancia en estos pueblos.

Respecto de salinas, único ramo que constituye la riqueza de Celestún, en el presente año la cosecha ha sido casi nula; y aunque esto sea una fatalidad para la clase menesterosa de aquel pueblo, puede traer la conveniencia de que suba el precio de este renglón que hace algunos años se haya bastante abatido.

Respecto a Manufacturas, las de más importancia en este partido son los sombreros de jipi-japa y huano que se trabajan en Halachó, y los objetos de barro y para el servicio de cocina se fabrican en esta Villa de Maxcanú.

Varias haciendas tienen máquinas de vapor destinadas a la raspa de henequén y he dicho antes como se encuentra este importante ramo en el país.

En todo este partido solo se encuentra en Halachó una fábrica de aguardiente con un alambique de media pipa, sirviéndose para su consumo de pura panela de Tekax, pues aquí no se cultiva la caña”.³⁹

D.- Motul. - El 28 de agosto de 1875, Manuel González, quien era Jefe del Partido de Motul, quien rindió el siguiente informe al C. Gobernador del Estado:

“El elemento principal que constituye la riqueza de este Partido es el henequén, que ha sufrido en la actualidad una baja de consideración, trayendo como consecuencia precisa el abaratamiento del

³⁸ Informe enviado por la C. Matilde Domínguez, jefa del Partido de Tixkokob, dirigido al C. Gobernador del Estado, 8 de agosto de 1875. (Información tomada de la página. cuatro de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

³⁹ Informe enviado por el C. J. Ernesto Peniche, Jefe Político del Partido de Maxcanú, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 2 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. seis de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

comercio, unido a esto la total pérdida de las cementeras, con motivo de haber escaseado en el tiempo más oportuno las lluvias, ha aumentado de una manera notable el descarrilamiento en el movimiento mercantil, giro de vital importancia que sustenta la vida de los pueblos como bien comprenderá Usted.⁴⁰

En todo el Partido no existen más que tres establecimientos de destilar aguardiente, establecidos en esta Ciudad, y cuya importancia es bien escasa, atendiendo a que las tiendas al menudeo, más bien surten de ese y otros artículos de consumo en el mercado de esa Capital, en donde mantienen sus relaciones mercantiles”.

E.-Ticul. - El 11 de agosto de 1875, el Jefe Político del Partido de Ticul, quien informó lo siguiente al C. Gobernador del Estado:

“Que este Municipio se halla en estado de decadencia a consecuencia de haber sido invadido por la viruela desde hace seis meses, y además por la baja en los precios del maíz y manufactura de sombreros, principal ramo de su riqueza, siendo esto y otros motivos las transacciones y negociaciones muy limitadas. El mismo informe me dan de las demás poblaciones del partido con motivo de la baja de los precios de sus principales artículos.”⁴¹

F.-Hunucmá. - El 5 de agosto de 1875, Gregorio Escalante, Jefe Político del Partido de Hunucmá, pues informó al C. Gobernador del Estado lo siguiente:

Empezaré por esta Cabecera cuya decadencia se nota día a día desde la clausura del puerto de Sisal, que el daba vida y animación particularmente en el Comercio, que está reducido en la actualidad a tres o cuatro tiendas de pulpería, corte y extracción de palmas de huano y maderas, siendo éste el ramo principal que liga su subsistencia a la clase proletaria y menesterosa.

“La aridez de los terrenos de este municipio produce tan poco en los labradores, que no bastan sus cosechas para el sostenimiento de la población, pues siempre hay que importar de otras partes, el grano de primera necesidad.

“El aceite de higuerrilla, que también se elabora en este pueblo y que era de grande importancia en su comercio, se halla también reducido casi a la nulidad desde que empezó a usarse el aceite de carbón para el alumbrado, no teniendo otro destino que el que se le da en las fábricas de jabón. La principal riqueza de aquí consiste en las fincas de campo por sus crías de ganado vacuno, que es la que tienen en mayor escala, porque los pastos no se prestan para el caballar. Pública es también la decadencia de estas fincas con motivo de la terrible baja del henequén.

“Sisal en ruina completa.

“Los pueblos de Tetiz, Kinchil, Samahil y Bolón viven únicamente de la labranza, y aunque en el segundo se manufacturan cestos de huano, y en el último, costales, esto es de tan poca importancia que no merece tomarse en consideración.

“En el pueblo de Umán, de un censo respetable, se ocupan la mayor parte de sus habitantes en el comercio de pieles, que venden en esa Capital o en el mismo pueblo a las curtiembres o tenerías, pues existen algunas pilas en dicha población. Sus tiendas de comercio son miserables porque con motivo

⁴⁰ Informe enviado por el C. Manuel González, Jefe Político del Partido de Motul, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 28 de agosto de 1875. (Verificar la cita en el texto Original). (Información sacada en la página. siete de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁴¹ Informe enviado por el Jefe Político del Partido de Ticul, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 11 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. siete de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

de su intermediación a esa capital allí se surten de los efectos que necesitan para su consumo los habitantes.

“Finalmente, en el pueblo de Ucú, las generalidades de sus moradores dedicados a jornaleros de campo de las haciendas comarcanas se ocupan en los trabajos de las fincas, y los exentos de este compromiso, buscan su subsistencia con la venta de leña y madera, que expenden en esa Capital.

“La riqueza verdaderamente así llamada consiste en las fincas de campo, siendo de las de más importancia sus propietarios vecinos de esa Capital, a la que hacen conducir todos los productos en general”.⁴²

G.- Sotuta. - El 14 de agosto de 1875, el Jefe Político del Partido de Sotuta escribió al C. Gobernador del Estado, informándole sobre el “estado de adelanto o decadencia en que se encuentran todos y cada uno de los pueblos”. El C. F. Piña indicó lo siguiente:

“Debo decir a ese Sup. Gob. que sin embargo diezmando la epidemia reinante, una gran parte de la población, en medio de su pobreza, se encuentra hoy muy animado todo este partido y se concibe la idea de que vaya muy pronto mejorando su situación decadente.

“No me parece de más manifestar a Ud. acerca de este respecto que en todo este partido no se encuentra destilación alguna de aguardiente”.⁴³

H.-Tekax. - El C.J. Escalante, jefe político de Tekax, el 7 de agosto, se informó al C. Gobernador del Estado en los términos los siguientes:

“a.-Municipalidad de Tekax.- La industria de esta localidad es agrícola, siendo el principal ramo de cultivo de caña dulce, los resultados obtenidos en el presente año han sido tan poco satisfactorios, con motivo del abatimiento de precios, que los agricultores en mayor escala se ha visto en la imprescindible necesidad de destilar sin dulces buscando de este modo una brecha para lograr mejores resultados, pero ni aun así han podido obtener un éxito favorable, porque este ramo se encuentra monopolizado en la Capital, sufriendo este municipio en consecuencia un empobrecimiento muy notable, y que será cada día más trascendental hasta que el Gobierno combine un medio administrativo que favoreciendo la alta de precios, compense de alguna manera los afanes de los habitantes de esta porción del Estado, teniendo siempre en cuenta la situación que ocupa como partido fronterizo a los indios sublevados, por cuya única circunstancia es digno de la protección más decidida.

“El ramo de granos que también se cultiva en el municipio en corta cantidad, se encuentra a un precio ínfimo, y no se entienda por esto que hay abundancia, sino que, por las mismas razones antes dichas de pobreza y falta de circulación, conserva aquel precio tan insignificante, pues al presente y con motivo de haberse perdido un gran número de sementeras por la escasez de lluvias, debería tener este ramo alguna más estimación, que el que hoy conserva.

“Comercio. -No existe este ramo, pues si bien es cierto que hay unas cuantas casas que importan las mercancías de esa Capital para el pequeño Comercio de la población, éstas se encuentran en completa paralización como consecuencia lógica de la crisis económica que atravesamos. En tal virtud y

⁴² Informe enviado por el C. Gregorio Escalante, Jefe Político del Partido de Hunucmá, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 5 de agosto de 1875. (Información sacada en la Página ocho de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁴³ Informe enviado por el Jefe Político de Sotuta, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 14 de agosto 1875. (Información sacada en la página. nueve de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

quedando así demostrado que la agricultura es la única vida y conservación de estos pueblos, se requiere la fraternal protección del Gobierno. para su adelanto y prosperidad.

b.- Municipalidad de Teabo. -La agricultura es la única industria de este municipio, y se cultiva el maíz, que con el bajo precio que ha conservado hace dos años, los agricultores han sufrido pérdidas, pues el precio actual no remunera ni los gastos del cultivo.

Comercio. -Este ramo se compone de unos cuatro tendejones y cada uno representa la cantidad de doscientos pesos, y una destilación en aguardiente muy en pequeño.

Las fincas rústicas son destinadas al cultivo de los cereales expresados y a la cría de ganado vacuno en corto número. Estos son los únicos ramos que constituyen la riqueza pública de este municipio.

c.- Municipalidad de Oxkutzcab. -La industria de esta localidad se constituye en el cultivo de granos, y con motivo del abatimiento en que se encuentra su precio, el resultado que han obtenido los propietarios es de un todo desfavorable y se nota la decadencia y abatimiento de sus moradores.

Comercio. -No existe en esta localidad, pues para su insignificante consumo se surte de la Cabecera. Esta es la situación y riqueza actual de Oxkutzcab.

d.- Tixméuac. - Esta localidad es ocupada actualmente por una Colonia Militar; su industria se constituye en el cultivo de granos que escasamente da para el consumo de la misma localidad.

Comercio. -No existe en esta localidad por el natural abatimiento en que se encuentra”.⁴⁴

I.-Espita. -El Jefe Político de Espita se dirigió al C. Gobernador, el día 3 de agosto de 1875, informándole lo siguiente:

“Que tanto esta Cabecera, cuanto los pueblos que integran el partido que accidentalmente tengo el honor de mandar, se encuentran en decadencia, porque además de las circunstancias excepcionales de las poblaciones de este Oriente, con motivo de la guerra de castas, la baja de precios de los productos de la agricultura les ha traído una crisis pecuniaria muy lamentable por la influencia que tiene sobre los otros ramos de riqueza pública y aquí se agrega la epidemia de viruela que habiendo desarrollado en algunas de estas poblaciones, viene disminuyendo el número de sus habitantes y aumentando la miseria que resiente. Firma el C. H. Rosado”.⁴⁵

J.-Izamal. -Con fecha 8 de agosto de 1875, el Jefe Político del Partido de Izamal se dirigió al C. Gobernador en los términos siguientes:

“a.-Izamal. -Esta población se encuentra en un estado regular de adelanto, sin embargo, de hallarse su comercio en la actualidad en decadencia con motivo de la crisis monetaria que atravesamos. En el día existen dos casas de comercio de alguna consideración y otras varias de menor escala. Hay dos destilaciones de aguardiente. Los pueblos que forman su municipio, y son Citilcum, Kimbilá, Sisal y Sitilpech, se hallan en completa decadencia porque además de sus poblaciones muy insignificantes, carecen también de comercio totalmente.

b.- Hochtún. - En esta población se nota mucho adelanto, así en mejoras materiales, cuanto en el ramo de agricultura; más respecto de comercio se toman en cuenta una casa de comercio y una destilería de aguardiente, únicas que pueden sostenerse. Los pueblos de Xocctiel y Tahmek que forman el

⁴⁴ Informe enviado al C. J. Escalante, Jefe Político de Tekax, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 7 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 10- 12 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁴⁵ Informe enviado por el Jefe Político de Espita, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 8 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 12 obra original correspondiente al Capítulo dos).

municipio: el primero carece de comercio pues sus habitantes sólo están dedicados a la agricultura y el segundo sólo tiene dos pequeñas tiendas de comercio, sin embargo, se nota en él algún adelanto.

c.- Tekantó. - Este pueblo, sin embargo, de ser grande, sólo sostiene una tienda de comercio en pequeña escala, debido a que sus habitantes solo están dedicados a la agricultura a distancia de seis y ocho leguas, porque también carecen de buenos terrenos. Tixkokob se haya en completa ruina, en términos de parecer más bien ranchería de indígena, que pueblo.

d.- Tepakán. - Aunque la población es pequeña, se nota que va adelantando debido a la moralidad y asiduidad en el trabajo de sus habitantes, teniendo tres pequeñas tiendas de comercio al menudeo, que apenas pueden sostenerse por ser de consumo muy insignificante.

e.-Tunkás. -Este pueblo que, con motivo de haber sido levantado en masa por los indios sublevados, hace pocos años, se haya en completa decadencia, no tiene comercio alguno y aunque en él existen dos destilaciones de aguardiente, son propiedad de rancheros que, hallando seguridad en sus establecimientos, bajan allí sus dulces para destilar, durando solo en la época de cosecha. Su comercio está reducido a dos insignificantes tiendas al menudeo.

f.- Kantunil. -Esta población es enteramente agrícola, sin otro comercio que el de granos; existen allí dos tiendas pequeñas dedicadas exclusivamente al menudeo de licores espirituosos. No es de esperarse ninguna clase de adelanto a consecuencia de hallarse fronteriza a la línea enemiga. El pueblo de Xanabá y rancho Xholia que forman el municipio, el primero se encuentra en las mismas condiciones que Kantunil, su cabecera, y el segundo, todavía en mayor decadencia, porque aún empieza a poblarse nuevamente y se haya más expuesta a una invasión de los bárbaros⁴⁶.

J.- Peto. - El 10 de agosto de 1875, el Jefe Político de Peto, a Rafael A. Pérez, quien informó lo siguiente, al C. Gobernador del Estado:

“El partido de Peto sólo se compone actualmente de la cabecera de su nombre y de los pueblos: Progreso, Tixhualtun, Tahdziu, Chacsinkín, Ek Balam y Tzucacab que aún no han sido abandonados.

La Villa de Peto, que estuvo en mejores días en una situación que hacía esperar una época no lejana de grande prosperidad, ha venido a ser únicamente una sombra pálida de lo que fue un tiempo. Sin remontarse a fechas anteriores a la guerra de castas, que hirió profundamente los elementos de vida de estas localidades, después de recuperados estos puntos, habían gradualmente Peto y sus pueblos, recobrado parte de sus pérdidas, y las esperanzas renacían cuando en 1853, después de los sucesos políticos de aquel año, comenzó entonces a decaer gradualmente porque las invasiones de los indios sublevados, con sus golpes repetidos en la misma villa o en sus contornos, impulsaban cada vez más a Peto y su partido hacia la ruina total. Durante el llamado imperio parecía que iba a revivir, pero sus estremecimientos rápidos y fugaces se apagaron con la sublevación de los indios del sur, pacíficos entonces casi hasta mediados del año 1867. De aquí data una decadencia progresiva, y rudos golpes han venido precipitando el descenso de esta antes rica y populosa Villa. La emigración a consecuencia de los tequios vecinales y de la miseria que reagrava aquella, ha venido sucesivamente aumentando una y otra, y hoy la Villa de Peto no tiene capitalistas, quienes han emigrado lejos de aquí a gozar en otros puntos de las riquezas que supieron con industria sacar de por acá, ni tiene, sino una población que disminuye de continuo y vive en la pobreza engendrada y sostenida por muchas causas. Aunque temo ser inoportuno, debo manifestar que, a no decretarse una especial protección a este partido, tal vez no será muy lejano al día en que sólo por costumbre pueda dársele tal nombre, cuando tan digno

⁴⁶ Informe enviado por el Jefe Político de Izamal, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 3 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 12-14 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

es de ser protegido por la acción de un Gobierno paternal que mira por la conservación y mejoramiento de estas reliquias en nuestro país, devastado por los indios rebeldes y siempre defendido por sus hijos con valor.

Al pueblo Progreso sólo le queda el nombre. Después de abandonado últimamente el pueblo Zonotchel, se pretendió que el referido Progreso, dos leguas más abajo del anterior y dos al oriente de Peto, fuera el punto que recogiera la pequeña población que emigraba. Inútil tentativa, Progreso sólo es, hablando con propiedad, un destacamento de 15 soldados, pertenecientes a las colonias militares.

En Tixualahitún sólo existen algunas matas y miserabilísimas casas de guano de unas cuantas familias indias, y un destacamento también de 15 soldados de las colonias militares. Para formarse una idea de su ruina, basta consignar que la población no alcanza ya ni a la Plaza principal del pueblo, por estar aquel rumbo totalmente a merced de los indios sublevados.

Tahdziu, con alguna población, vegeta en una grandísima pobreza general en todos sus habitantes, nada de comercio, ningún movimiento, y solo la agricultura produce lo necesario, únicamente para el sustento de esos infelices.

Chacsinkín, aunque más poblado, sólo tiene un tendejón con veinte o veinte y cinco pesos que aparentemente gira. La industria nula. La agricultura le produce apenas para vivir.

El pueblo de Ek Balam comienza con lentitud a dar señales de existencia desde que una invasión de indios lo destruyó, incendió y asesinó a sus habitantes. Todo está por nacer allí.

Tzucacab, que ha sido el blanco por mucho tiempo de los indios rebeldes, si bien está menos mal que la anterior localidad, solo tiene lo que Chacsinkín, aunque con menos población que esta última nombrada.

Con razón puede decirse que el partido de Peto, se reduce, o se está reduciendo únicamente a la Villa de su nombre.

Y está cabecera vive trabajosamente de la agricultura y de su muy mezquino comercio, sin capital, ni industria, ni movimiento, ni giros, pues que el servicio militar absorbe y ha absorbido siempre a sus hombres y a sus intereses.

Sus pueblos, si aún debe dárseles tal nombre, se hayan en más miserable estado de decadencia”.⁴⁷

L.- Valladolid. - Moreno Navarrete, Jefe Político del Partido de Valladolid, se dirigió al C. Gobernador, el 7 de agosto de 1875, en los siguientes términos:

“Debo informarles que en los pueblos Chemax, Tikuch, Yalcon, Kanxoc, Xocén, Tixhualahitun, Chichimilá, Tekom, Tixcacalcupul, Ebtún, Dzitnup, Cuncunul, Kaua, Pisté, Tinúm, Uayma, Pixoy, Popolá, Temozón y Hunukú, de que se compone actualmente este partido, no se advierte ningún adelanto en cuanto a riqueza pública, sino más bien se encuentran todos en decadencia a causa de la guerra de los indios, pues sus habitantes que podían dedicarse a alguna industria, se hallan constantemente con las armas en la mano en defensa de sus propios hogares, sin recibir del erario público centavo alguno, y sólo se ocupan de hacer pequeñas sementeras para mantenerse en unión

⁴⁷ Informe enviado por el C. Rafael A. Pérez, Jefe Político del Partido de Peto, dirigido al C. Gobernador del Estado el 10 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 14-16 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

de sus familias, por eso es que en ninguno de los pueblos mencionados no se cuenta con siquiera una tienda de lencería o abarrotes y todos ocurren a esta Ciudad por lo que necesitan.

En cuanto al menudeo de los licores espirituosos, sólo los expenden en cantidad insignificante los pueblos de Chichimilá, Tekom, Chemax, Cuncunul, Uayma y Tinúm, sin que en ninguno de ellos haya alguna destilación, pues en esta Cabecera compran únicamente aguardiente para revender.

Respecto a esta Cabecera que es la que provee a los pueblos del Partido de los artículos de Comercio, como llevo dicho, se encuentra también en decadencia, pues su principal elemento es la industria azucarera que tiene lugar en los establecimientos rurales, cuyos productos sirven únicamente para el sostenimiento de los propietarios y de sus sirvientes.

Sólo se cuentan en esta población siete tiendas insignificantes de lencería y abarrotes y los propietarios de éstas sólo importan sus efectos de consumo procedentes de la Capital, y los de la localidad, en muy pequeña escala son exportados por algunos de ellos para los otros puntos del interior.

Ignoro las principales causas que motiven esta falta de exportación, pero indudablemente aquella tiene muertos los principales ramos de industria, que son los elementos que constituyen la riqueza pública de la localidad.

Chemax, Tixcacalcupul y los otros pueblitos que por su situación topográfica no existe en sus habitantes la confianza necesaria para conservar su vida y cortos intereses, se van nulificando cada día, y puede asegurarse que con la emigración que se ha iniciado ya de sus habitantes, en poco tiempo se borrarán del Catálogo de los pueblos del Estado.

Uayma y Tinúm correrán la misma suerte, pues de dos o tres años a la fecha se ha hecho muy notable su decadencia.

Los pueblitos situados al Norte de esta Ciudad, son los que disfrutan de alguna seguridad, pero son tan insignificantes y de tan poca consideración, que solo puede concedérseles la categoría de una población sin régimen ni organización en ningún ramo, pues sólo parecen pequeños grupos o rancherías de ciudadanos indígenas.

Es notable que, de los tres Partidos políticos del Oriente, es éste el único que no tiene un solo pueblo de alguna importancia y esta circunstancia tiene sin vida a la cabecera; por consiguiente, creo que, en esta parte del Estado, no es posible la reforma relativa a destilaciones iniciada en la Cámara Legislativa.

Esto, no obstante, no creo justa la disposición que establece la enorme cuota para esta Cabecera y las parciales e insignificantes señaladas a los pueblos del partido, porque en ninguno de ellos hay radicadas destilaciones y solo existen en algunas rancherías de su municipio, cuyos propietarios, que son de esta vecindad, prefieren establecer destilaciones en sus ranchos por solo pagar una cuota pequeña, sacando las mismas o mayores utilidades; de manera que aquella excepción o gracia creada para los vecinos de aquellos pueblos, solo aprovecha a los capitalistas de esta localidad y así sería más conveniente fijar por ejemplo la cuota de quince pesos para todos los pueblos de este partido; y esta disposición no solo haría igual la justicia para todos, sino beneficiaría al erario, porque las

destilaciones de los ranchos abonarían su cuota competente y se crearían otros establecimientos en esta Cabecera y pueblos de su partido”.⁴⁸

M.- Tizimín. - El C.M. Alcalá, Jefe Político del Partido de Tizimín, le envió al C. Gobernador del Estado, el 6 de agosto de 1875 el siguiente informe:

“Generalmente hablando, todos los pueblos de este partido se encuentran en verdadero estado de decadencia, y entre ellos solo esta Cabecera, Calotmul y Panabá, relativamente, pueden ser considerados como de alguna importancia en razón del número de sus habitantes.

Las ramas de agricultura que se cultivan en ellos, sin contar el de primera necesidad, son el tabaco, el almidón y la caña de azúcar, pero tan en pequeño que no ha podido conseguirse un resultado que corresponda a los afanes de los agricultores, razón por la cual estas poblaciones no han tenido adelanto alguno en este sentido.

La causa principal de esta decadencia la constituye la desconfianza en que viven los propietarios de los establecimientos en estos puntos fronterizos, y esa decadencia se presume con algún fundamento que en lo sucesivo sea de más consideración, porque además de la cronicidad de ese estado, la viruela que ha invadido ya muchos establecimientos de campo ha disminuido y seguirá disminuyendo el número de trabajadores, que como debe suponerse, son los que principalmente se necesitan para dar impulso a la agricultura.

Respecto de la caña de azúcar, muy pocos son los que se dedican a su cultivo, por ser este ramo cuya explotación demanda muchos y crecidos gastos, y esta es la causa de que, en el estado de miseria de estas poblaciones, este ramo no pueda prometer mayores esperanzas de adelanto.

Como consecuencia de esto, los dulces nunca llegan a ser abundantes y las destilaciones que por la misma razón existen solamente en uno u otro establecimiento, no tienen un trabajo constante, y duran, cada año, apenas el tiempo muy preciso para agotarlos.

En resumen, las destilaciones existen en este partido en número muy insignificante, y no todas son iguales porque entre los pocos que las tienen en sus fincas de campo, no todos poseen los mismos elementos para tener alambiques de igual capacidad, y tanto por esta circunstancia, como por las demás apuntadas anteriormente, juzga esta Jefatura que sería muy conveniente que la modificación de cuotas de las destilaciones se hiciese en razón de la capacidad de los alambiques y de las diferentes circunstancias en que se encuentran las localidades”.⁴⁹

XXVI.-Contexto Político (alteración del orden en Yucatán).

Es necesario tener una idea de la agitación social que perturbaba a la Península de Yucatán, pues se menciona en los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán como se afectaba a la población civil:

Decreto del 29 de agosto de 1862:

⁴⁸ Informe enviado por el C. Moreno Navarrete, Jefe Político del Partido de Valladolid, dirigido al C. Gobernador del Estado el 7 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 16-19 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁴⁹ Informe Enviado por el C. M. Alcalá Alcalá1, Jefe Político del Partido de Tizimín, dirigido al C. Gobernador del Estado el 6 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 19-20 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Art. 1º.- En este artículo se facultaba al Poder Ejecutivo del Estado en un término de 2 meses para que las ramas de Guerra y Hacienda, dicte la actividad que demanda el incremento que ha tomado la guerra de castas, las medidas necesarias para asumir a las exigencias de la situación.

Art. 3º.- El Gobierno, decreta y expresa que, en término de 2 meses, se dará cuenta a la Legislatura del uso que hubiere hecho la autorización extraordinaria.⁵⁰

Decreto de agosto 29 de 1862: -

Artículo único.- No obstante las facultades extraordinarias acordadas al Ejecutivo en las ramas de Guerra y Hacienda, se le faculta específicamente para hipotecar los impuestos de exportación hasta por la cantidad de \$ 5,000.00; el fondo de caminos hasta por la cantidad de \$ 2,000.00; la alcabala de carnes frescas en esta ciudad hasta por \$ 6,000.00; los fondos del Ayuntamiento de esta capital hasta por \$ 1,000.00; el derecho adicional de harinas hasta Diciembre próximo por \$ 2,500.00; y el 1% sobre la importación de sustitución de patentes hasta por \$ 3,000.00.⁵¹

Decreto de septiembre 4 de 1862.-

Art. 1º.- Se establece por una sola vez en todo el Estado una contribución sobre fincas rústicas y urbanas, y charcas de cuajar sal equivalente a un trimestre de la ordinaria que en la actualidad se pague.

Art. 2º.- El cobro de esta contribución se hará efectivo en el término de 15 días.

Art. 3º.- El producto de esta contribución se aplicará exclusivamente a la compra de armas para la defensa del Estado, sin poderse distraer de este objeto por ningún motivo y en ningún caso.⁵²

Decreto de septiembre 4 de 1862.

Art. 1º.- Desde la publicación de este decreto cesa la subvención de todos los fondos de caminos con inclusión de los de peaje en materiales útiles y operarios para la reparación de otros caminos, hasta que se cubran las cantidades que el Ejecutivo destina a la compra de parque y correaje necesarios para la defensa del país.

Art. 2º.- La Tesorería General del Estado reintegrará al fondo de caminos las cantidades ocupadas, tan luego sus recursos lo permitan.⁵³

Decreto de septiembre 10 de 1862.

Art. 1º.- Se dispensa a los 36 ciudadanos que defendieron el pueblo de Dzitás, por toda su vida, de toda contribución directa o indirecta y de todo TEQUIO vecinal a que ahora están obligados o que en adelante se impusiere.⁵⁴

⁵⁰ Decreto del 29 de agosto de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 22 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁵¹ Decreto de agosto 29 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 22 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁵² Decreto de septiembre 4 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 23 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁵³ Decreto de septiembre 4 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 23 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁵⁴ Decreto de septiembre 10 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 23 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

Decreto expedido el 7 de junio de 1861. (Se anota lo más relevante).

Art. 5º.- Para dar servicio de Campaña que es el que se presta en la línea fronteriza al enemigo, el Gobierno dispondrá hasta 1,500 hombres de la Guardia Nacional, tomando para él los que voluntariamente quieran hacerlo y a falta de éstos los que menos familia tengan, a los que no ejerciten oficio, etcétera.⁵⁵

Decreto del 19 de septiembre de 1862.

Art. 1º.- Por el término de 4 años todas las rentas de la Federación que existen en el Estado de Yucatán se destinan a auxiliar los gastos de la guerra de castas, consignándose su administración a la Tesorería del mismo.

Art. 2º.- El Gobernador del Estado reglamentará provisionalmente este ramo de la manera más eficaz para que aprovechándose de aquellos fondos, la cuenta se lleve con la debida separación por una sección de la Tesorería que desempeñaría las funciones de la Jefatura de Hacienda.

Art. 3º.- Si terminados los 4 años aún subsiste notoriamente la guerra de castas, que motive que esta disposición excepcional podrá prorrogarse por el Congreso o por el Gobierno Nacional, si para ello estuviere autorizado.

Firmaron: Ricardo Río, D. P., Ramón Aldana, D. P.; Nicolás Iturralde, D. S.⁵⁶

Acuerdo del 21 de septiembre de 1862.

Conteste el Ejecutivo a los ciudadanos vecinos de la Villa de Espita que la Legislatura ha estimado en mucho la solicitud que hacen referente a que se imponga una contribución suficiente para salvar de la situación azarosa con que han puesto al país los indios sublevados y que se tomarán en consideración en su oportunidad, dándoles las gracias por su abnegación y desinterés.

Se hace notar que con el ejemplo de Espita: “Izamal, Sotuta y Ticul secundan a la Villa de Espita para que se imponga una contribución para afrontar los gastos de la guerra de castas que deberá hacerse contra los indios sublevados”.⁵⁷

Decreto de octubre 16 de 1862.

Art. 1º.- Durante la situación violenta en que se encuentra el Estado por hallarse subvertido el orden público se conceden al Ejecutivo para restablecerlo, facultades extraordinarias en todas las ramas de la Administración.

Art. 2º.- La Legislatura suspende sus sesiones ordinarias hasta que el Ejecutivo, restablecido el orden público, la convoque para continuarlas.

⁵⁵ Decreto expedido el 7 de junio de 1861, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 24 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁵⁶ Decreto del 19 de septiembre de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 24 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁵⁷ Acuerdo del 21 de septiembre de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 24-25 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

Art. 3º.- Ocho días después de abiertas de nuevo las sesiones, el Ejecutivo dará cuenta a la Legislatura del uso que hubiera hecho de las facultades que por este decreto se le acuerdan y de las ramas de Hacienda y Guerra que se le concedieron el 29 de agosto último.⁵⁸

Decreto de marzo 4 de 1863.

Artículo único. - Los pueblos de Dzonotchel, Ichmul, Tihosuco y Pisté, inmediatamente fronterizos a los indios sublevados, quedan exentos del pago de alcabalas de carnes frescas y del derecho de patentes, mientras permanecen en su situación actual.⁵⁹

Decreto del 20 de marzo de 1863.-

Art. 1º.- Se continuará cobrando en el Estado la contribución de un real mensual y la pagarán todos los varones habitantes del Estado desde la edad cumplida de 16 años a la de 60, y servirá de base para su cobro el último padrón.

Art. 2º.- Se exceptúan de dicha contribución a los que declare el Gobierno imposibilitados para trabajar, a los indígenas que hubieren obtenido el título de Hidalgos, a los que se encuentren en el servicio de las armas durante el tiempo que se les ocupe y un mes después a la población que ya lo esté por decreto especial.

Art. 4º.- Los Subdelegados exigirán el pago de la presente contribución mensual y anticipadamente y rendirán un informe cada bimestre en el primer mes siguiente y gozarán del 12 % de cada recaudación.

Art. 5º.-El subdelegado que no cumpla incurrirá en una multa de \$ 50.00 por cada vez que deje de hacerlo, cuya multa hará efectiva el Tesorero General por medio del Juez de Hacienda del respectivo Departamento.

Art. 8º.- Se otorga a los Subdelegados de Hacienda Pública, la facultad económico coactiva para el cobro de la contribución de que habla este decreto.⁶⁰

Acuerdo de marzo de 30 de 1863.

Al Gobernador del Estado.- Que la Legislatura se enteró del movimiento sedicioso en Izamal el 29-III-1863 encabezado por el teniente coronel C. Manuel R. Solís, confiando en las enérgicas medidas que está tomando el Gobierno del Estado para restaurar el orden público y le excita a continuar sin descanso hasta conseguir tan gran resultado junto con el digno castigo a los criminales e incansables perturbadores de la unidad, le promete la más franca y eficaz y decidida cooperación en todo lo que el Gobierno creyere necesario para la salvación pública a cuyo fin se ha constituido en sesión permanente.⁶¹

⁵⁸ Decreto de octubre 16 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 25 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁵⁹ Decreto de marzo 4 de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 25 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶⁰ Decreto del 20 de marzo de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 25-26 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶¹ Acuerdo de marzo de 30 de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 26 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

Acuerdo del 30 de marzo de 1863.

Art. 1º.- Se conceden al Ejecutivo por el término de 40 días de conformidad con la fracción 28 del artículo 34 de la Constitución del Estado, facultades extraordinarias en todas las ramas de la Administración para restablecer el orden público subvertido el 28 del presente mes en la Ciudad de Izamal.

Art. 2º.- La Legislatura suspende sus sesiones por el término indicado y el Ejecutivo, a los 3 días de abiertas, de nuevo le dará cuenta del uso que hubiere hecho de la autorización extraordinaria.⁶²

Acuerdo de mayo 12 de 1863.

Art. 1º.- Para restablecer completamente la tranquilidad pública en el Estado, se conceden al Ejecutivo por el término de 90 días, facultades extraordinarias en todos los ramos de la Administración.

Art. 2º.- La Legislatura suspende sus sesiones por el término que designa el artículo anterior, y el Ejecutivo, al segundo día de abiertas de nuevo, dará cuenta del uso que hubiera hecho de esas facultades y de las que le concedió el decreto del 31 de marzo último.⁶³

Nota. - Los rebeldes habían sido derrotados, pero se estaban reorganizando después de ser vencidos en la Villa de Motul, necesitando el Gobierno nueva autorización extraordinaria para que quede completamente aniquilada la rebelión y restablecida la tranquilidad pública en el Estado.

Acuerdo Núm. 16 del 22 de julio de 1868.

La Legislatura del Estado apoya a algunos vecinos de la Villa de Peto, relativo a que se abra una campaña decisiva contra los indios bárbaros.⁶⁴

Acuerdo de agosto 8 de 1868.

Que el Ejecutivo informe a la Cámara que clase de servicio público está encomendado a las llamadas Repúblicas Indígenas, por no estar consignadas en el Reglamento para el Gobierno interior de los pueblos.⁶⁵

Decreto N° 48 del 11 de septiembre de 1868.

La H. Legislatura del Estado, considerando que las llamadas “Repúblicas Indígenas”, forman una administración privada que no es conforme a la Constitución y a las Leyes. Que esas Repúblicas fueron abolidas en 1820 y sólo se restablecieron en 1824 interinamente y con objeto de recaudar las contribuciones de los indios.

⁶² Acuerdo del 30 de marzo (Información sacada en la página. 27 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶³ Acuerdo de mayo 12 de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 27 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶⁴ Acuerdo Núm. 16 del 22 de julio de 1868, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 27 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶⁵ Acuerdo de agosto 8 de 1868, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.28 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

Que el servicio a que son llamados anualmente dichos indios con motivo de esas Repúblicas, les es notoriamente oneroso y perjudicial sin producir beneficio alguno público.

Que la igualdad es la base fundamental de la Constitución y de las Leyes de la República, que por consiguiente es injusto que en un mismo Estado una parte de sus habitantes estén gravados con cargos que están exentos los otros: A nombre del pueblo decreta:

Art. 1º.- Desde el 1 de enero de 1869 quedan suprimidas en todo el Estado las llamadas “Repúblicas de Indígenas”.

Art. 2º.- Los ciudadanos que ahora pertenecen a las expresadas Repúblicas de Indígenas tendrán los mismos derechos y obligaciones que la Constitución del Estado demarca a los ciudadanos yucatecos.

Art. 3º.- Los Ayuntamientos o Juntas Municipales destinarán los edificios llamados “Casas Reales” para escuelas u otros usos de utilidad común, previa aprobación del Gobierno.

Art. 4º.- El Ejecutivo reglamentará esta Ley para que tenga su puntual cumplimiento en el tiempo que rija.

Dado en el Salón de Sesiones de la H. Legislatura. Mérida, IX-11-1868.

Acuerdo. mayo 13 de 1869.- Firman. L. Y. Gómez y L. Ancona, Srios.

Dígase al Ejecutivo que la Legislatura ha examinado su circular sobre la abolición de las llamadas “Repúblicas de Indígenas” y que cree que debe mandar disminuir el número de alcaldes auxiliares en aquella clase, restringiendo sólo el nombramiento de tales a los ex-caciques y a los que se titulaban alcaldes o tenientes con aquellas corporaciones; porque extenderlo a mayor número sería desvirtuar el benéfico efecto que debe expresarse del decreto de 12 de Septiembre último, que suprimió estos cuerpos.⁶⁶

Acuerdo del 1 de febrero de 1869. Firman: Francisco Gil, Luis Y. Gómez, secretarios:

Acompáñese al Ejecutivo para su sanción el Decreto N° 73 de esta Legislatura en que se declara estado de sitio esta capital con motivo del motín militar que tuvo lugar la noche de ayer, en la Ciudadela de San Benito.⁶⁷

Decreto N° 113 del 18 de junio de 1869. Firman. Manzano, D. P.; Ancona y Gil D. S.:

Artículo único. - Quedan exentas de la contribución predial durante la Guerra de Castas las fincas rústicas y urbanas de la ciudad de Tekax y de los pueblos de Ticum, San José, Akil, Pencuyut y Tixcuytún pertenecientes a su municipio.⁶⁸

Decreto N° 121 del 25 de junio de 1869.

⁶⁶ Decreto N° 48 del 11 de septiembre de 1868, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas.28-19 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶⁷ Acuerdo del 1 de febrero de 1869. Firman: Francisco Gil, Luis Y. Gómez, secretarios, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas.29 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁶⁸ Decreto N° 113 del 18 de junio de 1869. Firman. Manzano, D. P.; Ancona y Gil D. S, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.29 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

Artículo único. - Quedan exentos de la contribución predial durante la guerra de castas, las fincas rústicas y urbanas de las poblaciones fronterizas de Oriente y Sur que a continuación se expresan:

Del Partido de Tekax: Tekax, Ticum, San José, Akil, Pencuyut y Tixcuytun.

Del Partido de Peto: Peto, Tzucacab, Progreso, Zonotchel, Sacalacaxe, Ichmul.

Del Partido de Espita: Dzitás.

Del Partido de Valladolid: Valladolid, Chemax, Ticúch, Chichimilá, Tixcacalcupul, , Tixhualactún , Kanxoc, Xocén, Tekom, Pisté⁶⁹

Acuerdo del 15 de marzo de 1870.

Art. 1º.- La Legislatura elevará al Supremo Congreso General una exposición fundada pidiendo el auxilio de \$ 200,000.00 y 2000 hombres, así como la autorización del Ejecutivo del Estado para movilizar la Guardia Nacional del mismo.

Art. 3º.- Mientras se obtienen los recursos de fuerza y dinero, así como la autorización, queda retirado el proyecto de Decreto N° 30, relativo a la campaña “Contra los bárbaros”.⁷⁰

Decreto N° 22 del 22 de febrero de 1870.

Art. 1º.- Se reorganiza la Guardia Nacional del Estado conforme al Reglamento del 11-IX-1846.

Art. 2º.- Para destinar el número suficiente de Guardia Nacional para la conclusión de la Guerra de Castas, deberán estar listos para el 1 de junio de este año 4,000 infantes y 1,000 zapadores en los cuarteles de Valladolid y Peto.

Art. 3º.- Se impone una contribución de \$ 200,000.00 sobre la base establecida para la contribución predial, la que se cobrará por la Tesorería General en 3 parcialidades.

Art. 4º.- Desde el Gobernador del Estado, hasta el último empleado, sólo percibirán media paga desde que principie la campaña, hasta su conclusión; y los jefes y Oficiales, tanto los de guarnición como los que marchan a ella, sólo tendrán derecho a media paga de sus respectivos haberes.

Art. 5º.- Se dará cuenta de este Decreto al Supremo Gobierno de la Nación para que autorice al Ejecutivo del Estado a movilizar otra fuerza pidiendo 2,000 hombres y \$ 200,000.00 para auxiliar en esta guerra.⁷¹

Decreto No 17 del 8 de febrero de 1870.

⁶⁹ Decreto N° 121 del 25 de junio de 1869, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 30 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁷⁰ Decreto N° 22 del 22 de febrero de 1870, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 30-31 de la obra original correspondiente al Capítulo dos).

⁷¹ Decreto N° 22 del 22 de febrero de 1870, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 30-31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Único. - La cabecera del partido de Sotuta queda comprendida en la excepción del pago de la contribución predial, durante la Guerra de Castas, concedida por Decreto No. 12.⁷²

Decreto No. 94 del 1 de octubre de 1873.

Art. 1º.- Se conceden al Ejecutivo facultades extraordinarias en los Ramos de Guerra y Hacienda por el término de 30 días.

Telegrama No. 1 por el Jefe Político de Ticul al C. Gobernador. - El día 16 de Julio de 1877, el Jefe Político de Ticul, Javier Santamaría, envió al C. Gobernador un telegrama que dice: “Jefe Político Acanceh comunicame haber tomado los sublevados rumbo Ticul. No tengo armas y Santa Elena puede Peligrar”. Recibido a las 5 horas 56 min. de la tarde.⁷³

XXVII.-Hechos Armados (ejemplos de hechos de armas)

El primer riel de vía ancha en Yucatán se clavó el 1º de abril de 1875, formando de esta manera Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. el 1º de noviembre de 1902. Por su parte, aun no terminada la red ferroviaria de Yucatán, dando de esta forma el comienzo de los pasos iniciales para conseguir así terminar las vías férreas. Pero aun así es interesante enterarnos de ejemplos de “hechos de armas los cuales ocurrieron en este período entre las fechas ya mencionadas. Lo podemos saber por lo siguiente:

Año 1872. (Antecedente). - Este inició en todo el Oriente con el apoyo del Plan de Valladolid el 13 de marzo, desconociendo al Gobernador Lic. Manuel Cirerol, nombrando como jefe de las Fuerzas al coronel Francisco Cantón. El Gobierno lo combatió con 2,000 hombres fueron derrotados; el Corl. Cantón con 800 hombres tomó Motul, en donde fue sitiado por las fuerzas del Gobierno al mando de los coroneles Cantón y Traconis, quienes fueron completamente derrotadas el 31 de marzo. El 21 de abril, Cantón entró a Mérida, uniendo de esta forma a todas las poblaciones del Estado entorno a la revolución.

El Gobierno Federal declaró estado de sitio en Yucatán y le envió al Gral. Vicente Mariscal, quien llegó a Campeche el 9 de abril al Mando de una brigada. Y tomó posesión del Gobierno el 23 de abril, nombrando como Secretario General al Lic. Olegario Molina y al Carl. C Antón como comandante de la Línea de Oriente.

Por su parte en Chichmilá, Coronado y Antonio Rejón armaron a 600 hombres los cuales tuvieron en jaque a las guarniciones de los pueblos fronterizos. El Corl. Cantón los desbarató el 27 de junio, con 550 hombres.

Año 1873 (Antecedente). - Entraron en actividad revolucionaria Rosado Lavalle, Romualdo Padilla y otros jefes los cuales atacaron Motul el 4 de octubre; siendo batidos y dispersados.

Año 1874 (Antecedente). - Se generó un caos político local con motivo de las elecciones, en las cuales se instalaron 2 Legislaturas que reconocieron a 2 gobernadores diferentes. Por tal motivo, intervino el Congreso de la Unión en apoyo de la V Legislatura del Estado, este declaró nulos los decretos y leyes expedidos del 6 de enero al 31 de noviembre y nombró Gobernador Provisional al Lic. Eligio

⁷² Decreto No 17 del 8 de febrero de 1870, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁷³ Decreto No. 94 del 1 de octubre de 1873, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Ancona. De la misma forma, se aprehendió en Hochtún a los C.C. Pedro Rosado Lavalle y Romualdo Padilla, a quienes se les aplicó la Ley Fuga.

Año. - 1876.- El 1º de febrero, el coronel Teodosio canto, en los partidos de Temax e Izamal, secundó el “Plan de Tuxtepec,” extendiéndose el movimiento subversivo a Motul, Cansahcab y Tunkás. Próspero Patrón y Paredes actuaron en Umán y Chocholá. El 10 de diciembre el Corl. Cantón se sumó al movimiento en Oriente y las fuerzas revolucionarias con 800 hombres llegaron hasta la Plaza de Santa Ana en Mérida, derrotando a las fuerzas federales el 24 de diciembre, suspendiendo el Gral. Palomino las hostilidades por el triunfo de la revolución. El Gobernador Eligio Ancona entregó su cargo al Gral. Palomino el 28 de diciembre.

Año 1877.- El Gral. Palomino hace entrega de los mandos político y militar al Corl. Protasio Guerra, el cual asciende a Generales de Brigada a los coroneles. Canto y Cantón, terminando así el movimiento militar.

1886.- Por otra parte, se asaltó y saqueo e incendio el pueblo de Tixhualactún, correspondiente al Partido de Peto, el cual fue realizado por una banda de 500 sublevados. En este año ya había servicio ferroviario entre Mérida y Progreso en vía ancha, inaugurándose esta el 15 de septiembre de 1881; además, estaban en construcción los ferrocarriles: Mérida-Peto; Mérida- Valladolid; Mérida- Calkiní y el ramal Conkal-Progreso.

Año 1899.- El Gral. Ignacio A. Bravo arribo como Jefe de la Zona Militar a comandar la campaña contra los mayas rebeldes. Por su parte, el Gobierno del Estado ayudó con su Guardia Nacional, ocupando así: Dzonotchel, Sacalaca, Calotmul, Cepeda e Ichmul; Balché Sabán, okop, Aguada y Chuhcab; Santa María, Tabí, Nohpop, Sabaché y Chunkik; entraron a Chan Santa Cruz el 5 de mayo de 1901. Por otra parte, por el lado del Caribe, donde el Gral. José María de la Vega ocupó Payo Obispo y Bacalar el 10 y el 31 de marzo de 1901.

Año 1900.- Por su parte, los sublevados de Yokdzonot del Partido de Tizimín, unidos a los de San Antonio Muyl, los cuales cometieron depredaciones quienes fueron perseguidos por las Guardias Nacionales de Tizimín y Espita.

XXVIII.-Dificultades Económicas del Gobierno del Estado de Yucatán.

Es de suma facilidad el poder deducir que después de haber ocurrido el movimiento social indígena dando pie al inició de este en 1847, pues se consideraba de forma primordial que el Gobierno del Estado de Yucatán consolidara la paz. Esto que quiere decir, que era necesario controlar la población, organizar a los hombres para sostener económicamente de las fuerzas armadas de manera permanente para seguridad de las poblaciones de los caminos; es por eso que se trascribieron documentos que dan una idea de las dificultades económicas las cuales se tuvieron que sortear durante la época de la formación de la red de vías férreas en el Estado de Yucatán:

1.- En el Oficio No. 2056 del 25 de Julio de 1877 de la Tesorería manda el siguiente mensaje al C. Gobernador Constitucional del Estado. - “Estamos en el tercer trimestre del año, y esta oficina no ha podido mandar hasta hoy, para la recaudación del Impuesto de caminos, los correspondientes recibos a los partidos de Tizimín, Acanceh, Peto y Motul, por no haber enviado estas Jefaturas, las matrículas que deben servir de base para la recaudación de aquel impuesto. Con este motivo vuelvo a ocupar las atenciones de esa Superioridad, manifestándole que esta Tesorería declina toda responsabilidad en los CC. Jefes Políticos de aquellas localidades, por resistirse estos funcionarios al cumplimiento del artículo 3º del reglamento vigente y como el Tesoro Público se resiente cada día más y más con los Suplementos que le está haciendo a aquel fondo, es evidente que si en aquellos partidos no hay recaudación, las cajas del Erario tendrán además que hacer un desembolso considerable para el pago

de los honorarios que hayan devengado los Comisionados de vigilar los trabajos que se hubieren verificado en aquellos puntos. Y como es deber del que suscribe, no solamente precaver a las rentas del Estado que son a su cargo, de tan grave perjuicio, sino hacer todo lo posible para llevar a efecto el decreto del 29 de Octubre de 1875, cuyo cumplimiento también le está recomendado, ruego a ese Superior Gobierno prevenga a los citados CC. Jefes Políticos, conminándoles con una multa si lo estima conveniente y que se hará efectiva si en el perentorio término de ocho días no remiten aquellos documentos con los extractos de todos los individuos comprometidos al pago de sus fajinas. Libertad en la Constitución”. F. Barrera.⁷⁴

Por otra parte, el acuerdo del C. Gobernador del Estado, de fecha 26 de julio, fue en este sentido que era necesario que se cumpliera con lo solicitado.

2.- En el oficio No. 19 en el 14 de agosto de 1877 el cual fue enviado por la Tesorería General del Estado al C. Gobernador Constitucional. - “Se contesta informando la razón por la que no se le había pagado al Jefe Político de Izamal la cantidad de \$ 50.00 que le correspondían como Inspector de Caminos de la misma localidad”. Según indicó, el recaudador de Impuestos del Partido de Izamal le informó que no tenía fondos para sufragar ningún gasto por estar haciendo aún los cobros de los 1º y 2º trimestres de ese año, y con bastantes dificultades, al grado de haber tenido que pasar la recaudación al Agente de Hacienda del mismo partido para que este empleado intervenga en Hochtún, “y como el Erario Público no puede continuar haciendo estos Suplementos, por adeudarse ya mucho al fondo de caminos”⁷⁵

Pues como se esperaba que la Superioridad aplazara el pago que hasta que el Agente de Hacienda le comunicara que él no tenía fondos para pagar. El C. Gobernador acordó que el 15 del mismo mes se transcribiera el informe dirigido al Jefe Político de Izamal.

3.- Decreto No. 31 de julio de 30 de 1878.-

Artículo 1º.- Desde el 1º de agosto próximo, debido a que todos los empleados deben percibir más de \$ 30.00 mensuales, sufriendo en todo el resto del Presupuesto fiscal vigente el descuento de un 18%, sin derecho a ningún reintegro.

Artículo 2º.- Por su parte, las subvenciones las cuales eran decretadas a favor de varios establecimientos, sean de la clase que fueren, sufrirían durante ese mismo tiempo el descuento de 25% también sin derecho de esta cantidad.⁷⁶

4.- Decreto Núm. 75 del 8 de agosto de 1895.- La XV Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

Artículo 1º.- En caso de que el Supremo Gobierno de la República resuelva someter a los indígenas rebeldes de esta Península, el Ejecutivo del Estado podrá invertir hasta la cantidad de \$ 200,000.00 en los gastos de armamento, equipo y movilización de fuerzas que sean necesarias para cooperar con las federales a la consecución de aquel fin.

⁷⁴ Oficio No. 2056 del 25 de julio de 1877 de la Tesorería, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 46-47 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁷⁵ Oficio No. 19 en el 14 de agosto de 1877, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 47 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁷⁶ Decreto No. 31 de julio de 30 de 1878, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.48 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Artículo 2º.- Se faculta al propio Poder para que celebre empréstitos con los Bancos establecidos en esta Capital y con particulares, por el todo o parte de la suma a que se refiere el artículo anterior, conforme lo exijan las necesidades de la campaña y en la forma que juzgue más favorable a los intereses del Estado.

Artículo 3º.- Para contribuir a la amortización de los mencionados empréstitos, el mismo Poder Ejecutivo, cuando y como le parezca conveniente, podrá reducir hasta en un 10 % los sueldos de todos los empleados y funcionarios públicos.

5.-Decreto Núm. 62 del 28 de septiembre de 1900.- En este Decreto de la H. Legislatura se publicó el Presupuesto de Egresos para el año de 1901. Es significativo que de un total de \$ 965,154.43 correspondía a la Guardia Nacional la cantidad de \$ 295,587.03.⁷⁷

Ahora bien, los documentos mencionados correspondientes a 1877 son elocuentes por sí mismos, haciéndonos comprender el porqué del Decreto No. 31 de julio de 1878, donde se dispone el descuento del 18 % sin derecho a ningún reintegro para los empleados del Gobierno que disfrutaran de un sueldo mayor de \$ 30.00 mensuales. Evidentemente el Gobierno Estatal requería de fondos para sostener a sus fuerzas armadas; por ejemplo: el 28 de agosto de 1888 había 100 hombres sobre las armas en Tekax destinadas a proteger las Líneas Telegráficas del Gobierno del Estado, por haberse reportado que a 5 Kilómetros de Tekax se desplazaban fuerzas armadas rumbo a Xul.⁷⁸

El día 1 de julio de 1877, la Fuerza de Tropa de Guardia Nacional de las Colonias Militares del Estado de Yucatán estaba constituida por: 225 hombres en la Colonia Oriente; 225 en la Centro y 300 en la Sur; para un total de 750 de los que: 10 eran sargentos de 1ª; 40 sargentos de 2ª y 80 eran cabos. Ese mismo año, en el Partido de Sotuta residían 6 Compañías del Batallón # 11 con 503 hombres de los cuales 390 eran soldados; cada Compañía estaba a cargo de un capitán y un teniente. La Guardia del Estado tenía ese mismo año al 10º Batallón del Partido de Temax con 469 hombres repartidos de la siguiente manera: 59 en la 1ª Compañía; 67 en Temax y Yoncauich pertenecientes a la 2ª Compañía; 75 de la 3ª Compañía en Cansahcab y Suma; 102 de la 4ª Compañía de Dzidzantún y Yobaín; 59 de la 5ª Compañía en Dzilam y Buctzotz; 36 de la Media Compañía de Suma; 47 de la Media Compañía de Teya; y 24 de un piquete de Tekal.

6.- Decreto Núm. 124 del 14 de octubre de 1901.- Contiene el Presupuesto para el año de 1902. Analizando el Presupuesto se observa que si bien menciona cuotas, tarifas, etc. no hay Partidas de Ingresos que nos indiquen qué cantidades corresponderían a alcabalas, contribuciones, derechos, etc. aunque sea obvio que no pudo haber Egresos debidamente planeados si no se esperaba que el resumen de ingresos coincidiera con el resumen de Egresos, el cual aparece en el Decreto con la cantidad de \$ 996,153.63.⁷⁹

XXIX.-Construcción de Caminos en Yucatán.

Por su parte, la violencia saliente del movimiento social indígena iniciado en 1847 el cual afectaba los caminos públicos en el Estado de Yucatán, al quedar sin una reparación. Lo cual obliga a organizar militarmente a la población por medio de una Guardia Nacional cuyo Comandante en Jefe

⁷⁷ Decreto Núm. 75 del 8 de agosto de 1895, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas.48-49 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁷⁸ Decreto No. 31 de Julio de 1878, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 49 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁷⁹ Decreto Núm. 124 del 14 de octubre de 1901, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 50 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

era el Gobernador y estableciendo una obligación de participación económicamente para la construcción y conservación de los caminos públicos, como se puede observarse en el Decreto Núm. 99 del 20 de septiembre de 1879, que se resumirá a continuación:

Decreto Núm. 99.- En este artículo se indica que Primero a partir del 1º de enero de 1880 pues todo ciudadano avecindado en el Estado hasta la edad de 60 años pagará 10 centavos mensuales para la construcción y reparación de los caminos públicos en el Estado.

En el Artículo Segundo se indica quienes quedan exceptuados del pago del impuesto: impedidos físicamente, con más de 60 años de edad, empleados de cargo concejil, empleados del ramo de caminos que no disfruten sueldo y los que desempeñan gratuitamente alguna comisión del servicio público, los profesores de enseñanza primaria de cuando menos 15 alumnos, los militares y guardias nacionales en servicio activo y los que pagan el rebaje de \$ 4.00 conforme al Reglamento del Ramo.

En el Artículo Tercero se estableció que el que deje de pagar la cuota mensual, la cual transcurría en tres meses quedaba obligado por multa a cuotas dobles.

Por su parte, en los Artículos Cuarto y Quinto quedo establecido que la recaudación, en la administración e inversión del producto del impuesto el cual estará a cargo de una Junta Directiva de 5 personas cada 2 años por el Ejecutivo del Estado. De esta forma, se establecieron las facultades, tales como nombrar en cada Partido una Directiva para el mejor desempeño y cuidado de los trabajos y la conservación de los caminos, encargarse de la recaudación del impuesto en cada Partido Político, disponer que el Director de Obras Públicas visite, estudie, informe y presupueste la construcción y reparación de los tramos que la Junta le asigne, etcétera.⁸⁰

XXX.-Apoyo a la construcción, reparación y conservación de caminos.

Decreto No 52 con Fecha del 9 de abril de 1873.

Artículo 15.- Todo Vecino del Estado tendrá la obligación desde los 18 años de edad, casado y dese los 21 no siéndolo, hasta la edad de 50 años, de pagar una cuota de 3 reales mensuales para el fondo de caminos, en cada uno de los meses de febrero, marzo, abril y mayo de cada año.⁸¹

Decreto No 81 con Fecha del 21 de julio de 1870.

De los Fajinantes. -

Artículo 15.- Todos los habitantes del Estado a partir de los 18 años hasta los 60 darán 4 fajinas al año repartibles en los meses de febrero, marzo, abril y mayo.

Por fajina se entiende lo que un jornalero trabaja ordinariamente en un día.⁸²

⁸⁰ Decreto Núm. 99 del 1º de enero de 1880, correspondiente al jefe era el Gobernador y estableciendo una obligación de participación económicamente para la construcción y conservación de los caminos públicos. (Información sacada en las páginas. 55-56 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁸¹ Decreto No 52 del 9 de abril de 1873, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página. 62 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁸² Decreto No 81 del 9 de abril de 1873, correspondiente a los decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página. 62 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Ayuntamientos y Juntas Municipales. - Por medio del presente Decreto No 53 del 12 de septiembre de 1868, la H. Legislatura del Estado, dispuso lo siguiente:

Art. 1º.- Los ayuntamientos y las Juntas Municipales tendrán la comisión de construir, reparar y conservar los caminos públicos, una Dirección de Caminos en sus localidades.

Art.2º.- Todos los varones de 18 a 60 años tendrían la obligación de contribuir en 4 días de cada año, con 2 reales cada uno de ellos para que construyan caminos nuevos y reparar y conservar los que existen entre los límites del municipio donde tienen sus domicilios.

Art. 3º.- Cualquier contribuyente puede solicitar dejar de concurrir a los trabajos de caminos y dejar de pagar la cuota diaria.

Art. 4º.- El primer año en que principiará a trabajar bajo la dirección de ayuntamientos y Juntas Municipales será 1869. En diciembre se formarán los padrones de los contribuyentes.

Art. 5º.- Los cuerpos municipales distribuirán los trabajos los 12 meses del año.

Art. 6º.- Los cuerpos municipales en sesiones extraordinarias señalarán los 4 días de trabajo y los caminos que han de construir o reparar, haciéndolo constar en un acta, con las bases siguientes:

1ª.- Caminos nuevos que se abren al público: 10 varas de ancho por lo menos, lo más rectos posible y sólida construcción, prefiriéndose piedra menuda al de pura tierra.

2ª.- Los caminos nuevos y los reparados buscarán la Capital del Estado; procurarán que las cabeceras de partido se comuniquen entre sí; los pueblos interiores que se comuniquen con sus cabeceras directamente con vías anchas y carreteras con piedras grandes; las líneas guardarruedas serán construidas con piedras grandes de manera sólida y cuidar se corten las ramas que molesten a los viajeros; la medición de caminos se hará en kilómetros, señalando cada uno con una pilastra columna sólida.

Art. 7º. - Se nombrarán Agentes Celadores encargados del trabajo del ramo de caminos.

Art. 8º. - Se informará a la Contaduría Mayor de Hacienda.

Art. 9º. - Se informará al Tesorero Municipal de cada día de trabajo para que al que falte se le cobre medio tanto más sobre la cuota diaria por vía de multa.⁸³

El Tesorero Municipal gozaba del 2% cuando no tenía sueldo.

Estaba exceptuados: los impedidos físicamente, los empleados de cargo concejil en ejercicio, los sirvientes de hospitales y casa de beneficencia, los militares y guardias nacionales en servicio activo.

El Ejecutivo tenía la inspección y supervigilancia de caminos y los Jefes Políticos daban cuenta al Gobierno de cuanto creían conveniente.

⁸³ Decreto No 53 del 12 de septiembre de 1868, correspondiente a los decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en las páginas. 62-64 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

XXXI.-Apoyo a la construcción de vías férreas en Yucatán.

Los Gobiernos tanto Federal y Estatal estuvieron decididos de establecer en el servicio ferroviario, incentivando la construcción de vías férreas en Yucatán, tal como puede comprenderse por los siguientes Decretos e intervenciones oficiales:

1). Decreto No. 185 del 19-VIII-1871.- Siendo Gobernador del Estado Manuel Cirerol, el cual ordenó la publicación del Decreto 185, elaborado por la Tercera Legislatura Constitucional del Estado, que transcribe a continuación lo siguiente:

“CONSIDERANDO: Que el camino que de esta Capital conduce a Progreso, puerto habilitado para el comercio de altura y cabotaje viene a ser de interés general, sujeto a la legislación de los Supremos Poderes de la República.

Que, en tal virtud, todas las concesiones que le soliciten relativamente a dicho camino están fuera de la incumbencia del Gobierno del Estado concederla o negarla.

Que, sin embargo, el Estado está directamente interesado en que se lleve a cabo la vía férrea que varios interesados han solicitado: puesto que directa o indirectamente será beneficiado por el desarrollo del comercio y transacciones que está destinado a favorecer.

Que por lo mismo puede y debe estimular con las concesiones que sean de su resorte, la construcción de dicha vía.

A nombre del pueblo decreta:

Art. 1º. - La empresa que obtenga legalmente de los Supremos Poderes de la Nación, la construcción de un ferrocarril de Mérida a Progreso, obtendrá del Estado las concesiones siguientes:

PRIMERA. - Subvención de \$ 60,000.00 pagaderos en 15 anualidades, empezándose a contar desde el día que se inicie la obra.

SEGUNDA. - Adjudicación en propiedad del local llamado “Cuartel de Dragones”, ubicado en esta capital, si el Gobierno Supremo concediese ese local al Gobierno del Estado, y si no lo concediese, se adjudicará a la Empresa otro local o terreno suficiente para el establecimiento de sus dependencias y estaciones.

TERCERA. - Exención del servicio de las armas y tequios vecinales a los jornaleros necesarios para la construcción de la obra, por el término que ésta dure.

CUARTA. - Exención del servicio de las armas y tequios vecinales de todos los empleados de la vía férrea por el término de 6 años, empezándose a contar desde el día que empiece a funcionar.

QUINTA. - Que el uso de las plazas y calles de esta ciudad que se encuentran sobre el trazo del camino para poner los rieles y hacer pasar sus trenes, con tal que no haya en las siguientes, obras permanentes que entorpezcan la libre circulación, ni alteren los niveles y desagües, etcétera, de una manera que perjudique a la Ciudad y sus vecinos.

Art. 2º. - Por la subvención y concesiones que el Estado acuerda, tendrá la Empresa las obligaciones siguientes:

PRIMERA. - Concesión por la mitad de la cuota mínima que señale en sus tarifas de pasajes a las tropas del Estado.

SEGUNDA. - Conducción libre de todo flete de la correspondencia oficial dirigida a los Poderes del Estado, por el tiempo que dure la subvención que se ofrece.

Art. 3°. - Estas concesiones y privilegios se perderán, caducarán, y traspasarán con las mismas condiciones y circunstancias en que se pierda, caduque y traspase la concesión principal que haga el Gobierno General de la Nación, de suerte que sólo serán obtenidas y gozadas por los que realmente lleven a cabo la obra del ferrocarril entre las citadas localidades”.⁸⁴

2).- Decreto No. 37 del 25-VII-1874.- La Quinta Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano en Yucatán, decreto lo siguiente:

Artículo 1°. - Los \$ 60,000.00 de Subvención decretada el 19-VIII-1871 a la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso se abonarán a ésta con \$ 6,000.00 hasta el 23-V-75 con la condición precisa que a esta fecha tenga construidos ya 4 Km. de vía férrea y su correspondiente telégrafo y \$ 8,000.00 anuales hasta solventar la subvención desde el 23-V-75 con tal que construya cada año 6 Km. cuando menos de vía férrea y su respectivo telégrafo.

Artículo 2°. - Para el pago de las cantidades que expresa el artículo anterior, el Ejecutivo nombrará una Comisión que reciba el camino construido y su correspondiente telégrafo, cuya recepción sólo se admitirá cuando la empresa acredite haber obtenido ya la aprobación y recibo del Ministerio de Fomento por igual extensión de vía férrea y telégrafo.

Artículo 3°. - Se concede a la empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso el establecimiento de una lotería permanente con el nombre de “Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso”, con el número de billetes y premios que tenga por conveniente, procediendo a la introducción de bolas con las mismas formalidades prevenidas para la Lotería del Estado, en garantía del público.

El resto de los artículos de este Decreto, hasta el Octavo, menciona disposiciones relativas a las concesiones y su caducidad.⁸⁵

3).- Decreto No. 64 del 15-X-1874.-

Artículo 2°. - El Presupuesto de Egresos de la Tesorería General del Estado para el año de 1875, comprende:

Mejoras Materiales:

De utilidad pública que no sean de ornato, inclusive la Subvención del Ferrocarril \$ 10,000.00

Guardia Nacional en el Estado \$ 10,000.00⁸⁶

⁸⁴ Decreto No. 185 del 19-VIII-1871, correspondiente a los decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en las páginas. 66-68 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁸⁵ Decreto No. 37 del 25-VII-1874, correspondiente a los decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página.68 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁸⁶ Decreto No. 64 del 15-X-1874, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página. 69 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

4).- Solicitud de José Rendón Peniche. - El 13-II-1875, el C. Presidente del H. Ayuntamiento de Mérida dirigiendo esta al C. Gobernador, indicando lo siguiente:

“En el No. 37 del periódico oficial correspondiente al 8 del presente, aparece una solicitud del C. José Rendón Peniche ante el Congreso del Estado pidiendo que se adjudique al Consejo de Administración del Ferrocarril de Mérida a Progreso, de que es apoderado, la Casa Municipal del suburbio de la Mejorada, habiendo pasado dicho curso a la Comisión de Gobernación y Hacienda unidas. Como pudiera suceder que la H. Legislatura ignorase que dicha casa es de la exclusiva pertenencia de esta Corporación, como su mismo nombre lo viene indicando, y como no debe ocultarse al Superior Gobierno del Estado que está destinada para la escuela de niños y para que residan en ella los Alcaldes Auxiliares y Agentes Municipales, acordó el H. Ayuntamiento llamar la atención del Superior Gobierno del Estado por el digno conducto de Ud. sobre este asunto a efecto de que lo haga saber a la H. Cámara y resuelva con mejor acierto”.

Este acuerdo del C. Gobernador fue el siguiente: *“Transcribese a la Legislatura para que lo tenga presente al resolver sobre la solicitud del C. J. Peniche”*.⁸⁷

El 31 de marzo, el Gobierno del Estado adjudicó la propiedad de la Plaza Mejorada a la Empresa del Ferrocarril, y el 1º de abril se colocó el primer riel de vía iniciándose la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso, precisamente en la Plaza Mejorada, frente a la Casa Municipal cuyos salones se prepararon para el evento de la inauguración.

5).- Importación libre de Derechos. - El Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana enviando al Gobernador del Estado de Yucatán, en el oficio No. 1254 de fecha 19-X-1878 el cual dice:

“Hoy se comunica a la Secretaría de Hacienda el Acuerdo del presidente, a fin de que se permita a ese Gobierno la importación libre de Derechos por el Puerto de Progreso, de los efectos contenidos en la factura que acompañó a Ud. a su curso relativo fechado 11 del pasado Setiembre (sic), cuyos efectos están destinados para la construcción del Ferrocarril de ese propio Estado”.⁸⁸

El acuerdo dirigido al C. Gobernador, del 28 de octubre, fue: *“Enterado dando las gracias a nombre del pueblo yucateco, y luego prensa”*.

6) Decreto No. 88 del 31-VII-1879.- *“Artículo Único. - Se faculta al Poder Ejecutivo del Estado para ceder a una persona o compañía, la construcción del Ferrocarril de Mérida a Peto, para cuyo contrato de concesión con el Gobierno Federal se le facultó con el Decreto de 16 de febrero del Año pasado, procurando obtener a favor del Estado las mayores ventajas posibles.”*⁸⁹

7).- Decreto No. 144 expedido el 27-IX-1879.- Presupuesto de Egresos para 1880. En “Mejoras Materiales”:

⁸⁷ Solicitud de José Rendón Peniche. - El 13-II-1875, el C. Presidente del H. Ayuntamiento de Mérida dirigiendo esta al C. Gobernador, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada de las páginas.69-70 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁸⁸ El Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana enviando al Gobernador del Estado de Yucatán, en el oficio No. 1254 de fecha 19-X-1878, enviado al Gobernador del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 70 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁸⁹ Decreto No. 88 del 31-VII-1879, dirigido al C. Gobernador al 28 de octubre. (Información sacada en las páginas. 70-71 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Subvención al Ferrocarril de Mérida a Progreso \$ 12,000.00

Gastos de Construcción del Ferrocarril de Mérida a Peto mientras esté a cargo del Gobierno del Estado.⁹⁰
\$ 12,000.00

8).- Decreto del 27-IX-1879 con el presupuesto de 1880.-

Partida

103 Subvención al Ferrocarril de Mérida a Progreso; al año \$ 6,000.00

104 Gastos de construcción del Ferrocarril de Mérida a Peto, mientras esté

a cargo del Gobierno del Estado: \$ 12,000.00.⁹¹

9).- Decreto No. 3 del 9-I-1880.- La Octava Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

“Artículo Único. - Se aprueba y ratifica en todas sus partes el contrato celebrado entre el Ejecutivo de Yucatán y los CC Rodolfo G. Cantón y Olegario G. Cantón, para el traspaso a los segundos de la concesión otorgada por el Gobierno Federal el 27 de marzo de 1878, para la construcción y explotación de un ferrocarril, que partiendo de esta Capital termine en la Villa de Peto, pasando por las ciudades de Ticul y Tekax, con las modificaciones siguientes:

1ª.- Se suprime el artículo 11 de dicho contrato.

2ª.- Se dona a los CC Cantón los \$ 20,800.00 que adeuda la Caja Federal por subvención devengada a que se refiere el artículo 3º, siempre que dentro de dos años contados desde la fecha de la publicación de este decreto hubiere llegado la vía férrea hasta la Villa de Acanceh, contando que estén concluidos los trabajos para poderse explotar.

3ª.- Los CC Cantón quedarán obligados a dar una fianza a satisfacción del Ejecutivo del Estado, asegurando el reintegro de los \$ 20,800.00 a que se refiere el artículo 3º del contrato y en los términos en él estipulados, para el caso de que perciba por ellos la referida cantidad del Erario Federal, no hubiesen concluido cuando menos cuatro kilómetros de la vía férrea, en el término de dos años.

4ª.- Los plazos a que se refieren los artículos anteriores se entienden en los mismos términos estipulados en la concesión del Gobierno Federal”.⁹²

10).- Decreto No. 34 del 19-VII-1880.- La 8ª Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

⁹⁰ Decreto No. 144 expedido el 27-IX-1879, referente al presupuesto de Egresos para 1880. (Información sacada en la página. 71 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹¹ Decreto del 27-IX-1879, referente al presupuesto de 1880. (Información sacada en la página. 71 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹² Decreto No. 3 del 9-I-1880, correspondiente a la Octava Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 71-72 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Artículo Único. - Se faculta al Ejecutivo del Estado para contratar la construcción de vías férreas que crea convenientes en el mismo con el C. Presidente de la Nación pudiendo en los casos que los estime necesario, pasar la concesión a personas o sociedades con la aprobación de la Legislatura”.⁹³

11).- Decreto No. 49 del 29-IX-1880.- Presupuesto 1881.

| Partida | Concepto | Al año |
|---------|--|----------------------------|
| 106 | Subvención a los Ferrocarriles del Estado | \$ 20,000.00 |
| 469 | Subvención al Ferrocarril de Mérida a Peto | \$ 3,000.00 |
| 470 | Subvención al F. C. de Mérida a Valladolid | \$ 3,000.00 |
| 471 | Subvención al F. C. de Mérida a Calkiní | \$ 3,000.00 |
| 472 | Subvención al F. C. de Mérida a Izamal | \$ 3,000.00 |
| 473 | Subvención al F. C. Mérida a Progreso, a cuenta de lo que se le debe | \$ 3,000.00. ⁹⁴ |

12).- Decreto No. 78 del 5-III-1881.- La 8ª Legislatura Constitucional a nombre del pueblo decreta:

Artículo 1º. - El Estado concede al C. Francisco Cantón, Empresario del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, la cantidad de unos mil pesos por cada kilómetro que construya, con sujeción a la concesión federal.

Artículo 2º. - Se faculta al Ejecutivo para que en la órbita de sus atribuciones obtenga y conceda a la Empresa, los terrenos o lugares que necesite para establecer los almacenes y demás anexos a la vía férrea.

Artículo 3º.- En virtud de la subvención y demás concesiones otorgadas en los artículos anteriores, la Empresa está obligada para con el Gobierno del Estado a lo siguiente: (Se mencionan obligaciones para cuando el ferrocarril esté en operación y que “la Empresa está obligada para con el Gobierno del Estado a todas las franquicias, concesiones, gracias y privilegios que se reservó el Federal en el Contrato del 15 de diciembre de 1880, aun cuando no esté expresado en el presente Decreto”).⁹⁵

13).- Decreto No. 105 del 14-X-1881.- Dio a conocer el Presupuesto de Egresos aprobado para el año 1882, con las partidas siguientes:

| Partidas | Concepto en “Mejoras Materiales” | Al año |
|----------|--|--------------|
| 108 | Subvención al Ferrocarril de Mérida a Peto | \$ 16,000.00 |

⁹³ Decreto No. 34 del 19-VII-1880, correspondiente a la 8ª Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Información sacada en la página. 72 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹⁴ Decreto No. 49 del 29-IX-1880, correspondiente al Presupuesto 1881. (Información sacada en las páginas. 72-73 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹⁵ Decreto No. 78 del 5-III-1881, correspondiente a la 8ª Legislatura Constitucional a nombre del pueblo. (Información sacada en la página. 73 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

| | | |
|-----|--|---------------------------|
| 109 | Subvención al Ferrocarril de Mérida a Valladolid | \$ 16,000.00 |
| 110 | Subvención al Ferrocarril de Mérida a Calkiní | \$ 16,000.00 |
| 111 | Para cubrir por cuenta de lo que se adeuda por subvención al Ferrocarril de Mérida a Progreso | \$ 6,000.00 ⁹⁶ |

14).- Decreto No. 9 del 24-III-1882.-

Artículo Único. - La subvención de \$ 1,000.00 por kilómetro construido a favor del Ferrocarril Mérida a Valladolid se hace extensiva al Ramal de Conkal a Progreso. (Decreto del 5-III-1881).⁹⁷

15).- Decreto No. 50 del 28-XI-1882 con el Presupuesto de Egresos de 1883:

| Partida | Subvención para la construcción del Ferrocarril | Al año |
|---------|---|----------------------------|
| 322 | De Mérida a Peto | \$ 16,000.00 |
| 323 | De Mérida a Valladolid con Ramal a Progreso | \$ 16,000.00 |
| 324 | De Mérida a Calkiní con Ramal a Celestún | \$ 16,000.00 |
| 325 | De Mérida a Progreso a cuenta de los que se deuda | \$ 6,000.00. ⁹⁸ |

16).- Decreto No. 68 del 13-III-1883:

Artículo Único. - Se concede al Empresario del Ferrocarril de Mérida a Progreso celebrar 300 sorteos más de los que decía el Decreto No. 31 del 11 de enero de 1875.⁹⁹

17).- Decreto No. 76 del 28-III-1883:

Se asigna al Concesionario del Ferrocarril de Valladolid la subvención de \$1,200.00 por kilómetro construido de conformidad con el Contrato celebrado ante el Ministerio de Fomento.

18).- Decreto No. 107 del 22-VIII-1883:

Se concede al Empresario de la Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso celebrar 300 sorteos menores de acuerdo al Decreto del 11 de enero de 1875, sin perjuicio del de 13 de marzo de 1883 cuyos sorteos se verificarán entre uno y otro de los ordinarios.

19).- Decreto No. 127 con el Presupuesto de Egresos de 1884:

| Partida | Subvención para la construcción del Ferrocarril | Al año |
|---------|---|--------|
|---------|---|--------|

⁹⁶ Decreto No. 105 del 14-X-1881, correspondiente al Presupuesto de Egresos aprobado para el año 1882. (Información sacada en la página. 74 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹⁷ Decreto No. 9 del 24-III-1882, correspondiente a la construcción a favor del Ferrocarril Mérida a Valladolid se hace extensiva al Ramal de Conkal a Progreso. (Información sacada en la página. 74 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹⁸ Decreto No. 50 del 28-XI-1882, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1883. Información sacada en la página. 74 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

⁹⁹ Decreto No. 68 del 13-III-1883, correspondiente al Decreto No. 31 del 11 de enero de 1875. (Información sacada en las páginas. 74-75 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

| | | |
|-----|---|----------------------------|
| 343 | De Mérida a Peto | \$ 16,000.00 |
| 344 | De Mérida a Valladolid | \$ 16,000.00 |
| 345 | De Mérida a Calkiní | \$ 16,000.00 |
| 346 | De Mérida a Progreso a cuenta de lo que se adeuda | \$ 6,000.00 ¹⁰⁰ |

20).- Decreto No. 45.- Presupuesto de Egresos de 1889

| | |
|---|----------------------------|
| Subvención al Ferrocarril de Mérida a Peto | \$ 6,000.00 |
| Subvención al Ferrocarril de Mérida a Valladolid | \$ 6,000.00 |
| Subvención al Ferrocarril de Mérida a Calkiní | \$ 6,000.00 |
| Subvención al Ferrocarril de Mérida a Izamal y Sotuta | \$ 6,000.00 |
| A cuenta del adeudo al Ferrocarril de Mérida a Progreso | \$ 6,000.00 ¹⁰¹ |

21).- Decreto No. 158.- Presupuesto de Egresos de 1890:

| Partida | Subvención para la construcción del Ferrocarril | Al año |
|---------|---|----------------------------|
| 463 | De Mérida a Peto | \$ 3,000.00 |
| 464 | De Mérida a Valladolid | \$ 3,000.00 |
| 465 | De Mérida a Calkiní | \$ 3,000.00 |
| 466 | De Mérida a Izamal y Sotuta | \$ 3,000.00 |
| 467 | De Mérida a Progreso a cuenta de lo que se adeuda | \$ 3,000.00 ¹⁰² |

22).- Decreto No. 48.- Presupuesto de Egresos de 1891:

| Partida | Subvención para la construcción del Ferrocarril | Al año |
|---------|---|-------------|
| 469 | De Mérida a Peto | \$ 3,000.00 |
| 470 | De Mérida a Valladolid | \$ 3,000.00 |
| 471 | De Mérida a Calkiní | \$ 3,000.00 |
| 472 | De Mérida a Izamal | \$ 3,000.00 |

¹⁰⁰ Decreto No. 107 del 22-VIII-1883, correspondiente a la Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso celebrar 300 sorteos menores de acuerdo al Decreto del 11 de enero de 1875. (Información sacada en la página. 75 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

¹⁰¹ Decreto No. 45, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1890. (Información sacada en las páginas.75-76 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

¹⁰² Decreto No. 158, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1890. (Información sacada en la página.76 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

| | | |
|-----|---|----------------------------|
| 473 | De Mérida a Progreso a cuenta de lo que se adeuda | \$ 3,000.00 ¹⁰³ |
|-----|---|----------------------------|

23).- Decreto No. 82.- Presupuesto de Egresos de 1892:

| Partida | Subvención para la construcción del ferrocarril | Al año |
|---------|---|----------------------------|
| 510 | De Mérida a Peto | \$ 3,000.00 |
| 511 | De Mérida a Valladolid | \$ 3,000.00 |
| 512 | De Mérida a Calkiní | \$ 3,000.00 |
| 513 | De Mérida a Izamal | \$ 3,000.00 |
| 514 | De Mérida a Progreso a cuenta de lo que se adeuda | \$ 3,000.00 ¹⁰⁴ |

XXXII.-Apoyo del Gobierno del Estado para el Ferrocarril de Mérida a Progreso

En el punto anterior intitulado “Apoyo a la construcción de vías férreas en Yucatán” se relacionaron los siguientes Decretos o comunicaciones oficiales vinculados con el Ferrocarril de Mérida a Progreso.

- 1.- No. 185 del 19-VIII-1871
- 2.- No. 37 del 25-VII- 1874
- 3.- No. 64 del 15-X-1874
- 4.- Adjudicación de la Plaza Mejorada a la Empresa del Ferrocarril, el
31-III-1875
- 5.- Importación libre de Derechos. Oficio 1254 del 19-X-1878
- 6.- No. 144 del 27-IX-1879
- 7.- No. 49 del 29-IX- 1880
- 8.- No. 105 del 14-X-1881
- 9.- No. 50 del 28-XI-1882
- 10.- No. 68 del 13-III-1883
- 11.- No. 107 del 22-VIII-1883

¹⁰³ Decreto No. 48, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1891. (Información sacada en la página. 76 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

¹⁰⁴ Decreto No. 82, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1892. (Información sacada en las páginas.76-77 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

- 12.- No. 127. Presupuesto de Egresos 1884
- 13.- No. 47. Presupuesto de Egresos 1889
- 14.- No. 158. Presupuesto de Egresos 1890
- 15.- No. 48. Presupuesto de Egresos 1891
- 16.- No. 82. Presupuesto de Egresos 1892

Como es sabido, el día 1 de abril de 1875 se inició la construcción de la vía del Ferrocarril de Mérida a Progreso, y el día 15 de septiembre de 1881 se inauguró el servicio ferroviario directo Mérida-Progreso, lo que nos indica que para ese año toda la vía de esa línea estaba terminada, y por lo mismo toda la subvención al Ferrocarril debería estar pagada; y sin embargo, para el año 1881 se previó el pago de \$ 3,000.00, pero a cuenta del adeudo, y para el año de 1882 se previeron \$ 6,000.00 para cubrir por cuenta de lo que se adeudaba por subvención del Ferrocarril de Mérida a Progreso; y continuó así en 1883, 1884, etcétera hasta 1890 en que disminuyó a \$ 3,000.00, cantidad que se repitió en los años 1891 y 1892, lo que debe interpretarse en el sentido de que los problemas económicos del Gobierno del Estado eran tan delicados que no habían podido ser atendidos los compromisos adquiridos para que avanzara la construcción de la vía férrea Mérida-Progreso, obligando al concesionario a adquirir compromisos no previstos al no recibir el pago que le correspondía cuando se efectuaba la construcción y posponía el pago el Gobierno del Estado; y sin embargo, como puede observarse, se estaban apoyando las construcciones de vías férreas: de Mérida a Peto, de Mérida a Valladolid, de Mérida a Calkiní y de Mérida a Izamal.

Decreto No. 185 de fecha 19 de agosto de 1871.- Siendo Gobernador Constitucional del Estado de Yucatán el C. Manuel Cirerol, la 3ª Legislatura Constitucional del Estado, decretó:

“Que la Empresa que obtenga legalmente de los Supremos Poderes de la Unión, la construcción de un Ferrocarril de Mérida a Progreso, obtendrá del Estado las concesiones siguientes:

Primera. - Subvención de \$ 60,000.00 pagaderos en 15 anualidades.

Segunda. - Adjudicación en propiedad del local “Cuartel de Dragones”, si el Gobierno Supremo concede el local al Estado, y si no lo concediese se adjudicará a la Empresa otro local o terreno suficiente para sus depósitos y estaciones.

Tercera. - Exención del servicio de armas y tequios vecinales a los jornaleros necesarios para la construcción de la obra.

Cuarta. - Exención del servicio de las armas y tequios vecinales de todos los empleados de la vía férrea por el término de 6 años a contar del día que empieza a funcionar.

Quinta. - El uso de las plazas y calles de esta ciudad que se encuentren sobre el trazo del camino para poner rieles y hacer pasar sus trenes”.

Firmaron: Dionisio Peniche, Diputado Presidente; José María Iturralde, Diputado Secretario, y J. L. Espinosa, Diputado Secretario.¹⁰⁵

Decreto No. 53 del 30 de marzo de 1875, siendo Gobernador del Estado el C. Eligio Ancona:

“Artículo único. - Se adjudica en propiedad a la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso, para los efectos que expresa en su fracción segunda, el artículo primero del Decreto de 19 de agosto de 1871, la plaza del suburbio de la Mejorada de esta Capital, con exclusión de 12 metros que por lo menos dejará libres para cada una de las calles que han de correr por los lados de la plaza referida.

Firmaron: R. Albert H., Diputado Presidente; Manuel Heredia A. y Lázaro Pavía, Diputados Secretarios.¹⁰⁶

Decreto del 22 de abril de 1874.- Aprueba el Contrato del 10 de abril de 1874 entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso en el Estado de Yucatán, firmado por el Ejecutivo, el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, C. Blas Balcárcel.

Contenido. - El reconocimiento de toda la línea estará concluido dentro de un término de 6 meses, los trabajos de construcción principiarán dentro de 3 meses y se construirán 4 Km. dentro de un año: en cada año posterior se construirán 8 Km. y todo el ferrocarril estará terminado para su explotación en 4 años. Se subvencionará a la Compañía con \$ 6,000.00 por cada kilómetro de ferrocarril y de telégrafo que construya, que será pagado por la Aduana Marítima de Progreso, por tramos de 4 Km. después de aprobados por el Ministerio de Fomento.

Los Concesionarios darán una fianza de \$ 12,000.00 para que tenga validez el convenio y las concesiones de la Ley de 17 de Enero de 1874 y que los obligan a cumplir con las obligaciones de esa Ley y de este nuevo convenio, así como las franquicias de los artículos 35 y 36 de la referida Ley aplicables a Progreso en cuanto a exenciones de los buques que conduzcan carbón de piedra y material para la construcción del ferrocarril y telégrafo y obras en el mismo puerto; además, los concesionarios quedan sujetos a las prescripciones de la Ley del 17 de Enero respecto a reconocimiento, levantamiento de planos, tarifas, escantillón de la vía, su construcción y demás que sea concerniente al Ferrocarril de Mérida a Progreso. De la misma manera, los CC Rendón Peniche y Contreras Elizalde gozarán de todos los beneficios y concesiones hechas a la Compañía Mexicana en la citada Ley del 17 de enero último.

El Ejecutivo consiente en que la Cía. Mexicana Limitada de los Ferrocarriles Interoceánico e Internacional traspase su concesión en lo relativo al Ferrocarril de Mérida al Progreso, a D. José Rendón Peniche y Contreras Elizalde, con la condición de que sean aprobadas por el Congreso las modificaciones a que se refiere este convenio.¹⁰⁷

¹⁰⁵ Decreto No. 185 de fecha 19 de agosto de 1871, dirigido Gobernador Constitucional del Estado de Yucatán el C. Manuel Cirerol, la 3ª Legislatura Constitucional del Estado. (Información sacada en las páginas.80-81 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

¹⁰⁶ Decreto No. 53 del 30 de marzo de 1875, dirigido al Gobernador del Estado el C. Eligio Ancona. (Información sacada en la Página. 81 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

¹⁰⁷ Decreto No. 31 del 31 de marzo de 1882, correspondiente al contrato del 10 de abril de 1874 entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso en el Estado de Yucatán. (Información sacada en las Páginas.82-83 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

XXXIII.-Intervención del H. Ayuntamiento de Progreso en Asuntos Ferroviarios

El Gobierno Federal otorgó la Concesión para construir y operar la vía férrea de Mérida a Progreso, aprobó planos y puso en vigor el Reglamento Federal de Ferrocarriles aplicable a todo servicio público ferroviario de Concesión Federal; sin embargo, el H. Ayuntamiento de Progreso intentó intervenir reglamentando la operación ferroviaria, lo que motivó la intervención del Gobierno del Estado de Yucatán a través del Consejo de Gobierno del mismo, que optó por respetar al Reglamento Federal de Ferrocarriles, pero añadiendo algunos conceptos y aclaraciones para hacer respetar la autoridad Municipal, como se comprende en la transcripción siguiente:

“Decreto No. 31 del 31 de marzo de 1882.- Se concede a la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso el uso de las calles de aquella Ciudad para el paso y operaciones de sus trenes”.

Es necesario hacer notar, por ser un caso insólito, que el H. Ayuntamiento de Progreso se empeñó en intervenir en el tendido de vías y en las normas de operación del ferrocarril de la Ciudad de Progreso. Por lo anterior hubo un intercambio de opiniones y sugerencias, proponiendo el Ayuntamiento de Progreso un Proyecto de Prescripciones de Policía sobre Ferrocarriles.

Al intervenir el Consejo de Gobierno del Estado de Yucatán por instrucciones del C. Gobernador del Estado, dicho organismo puso a consideración de éste el Proyecto de Prescripciones de Policía que decía lo siguiente:

“Con el oficio de ese Superior Gobierno del 12 del presente mes ha recibido este Consejo, para su consulta, el proyecto de las prescripciones de policía sobre ferrocarriles, que propone el H. Ayuntamiento de Progreso.

El Consejo ha examinado con detención el expresado proyecto y tiene el honor de consultar a esa Superioridad su aprobación, con las siguientes modificaciones:

1ª.- El título debe ser más general, y decir: ‘Prescripciones de policía a que se sujetarán las empresas de ferrocarriles en su entrada y salida a la Ciudad de Progreso’.

2ª.- Para mayor claridad y no contrarias el Art. 121 del Reglamento de ferrocarriles, expedido por el Gobierno Federal, en la parte que trata de las señales por medio de silbatos de vapor, la prescripción 1ª del presente proyecto debe quedar redactada: ‘Los trenes o máquinas anunciarán su entrada y salida de la población con los silbatos de vapor que previene el Reglamento de Ferrocarriles, no excediendo del tiempo señalado y debiendo ser suaves y únicamente los estrictamente necesarios cuando se den en las calles al hacer los cambios’.

3ª.- La prescripción 3ª para ser completamente efectiva, deberá decir:

‘Vigilarán los conductores que ninguna persona se lance de los carros o se precipite a ellos mientras que el tren esté en marcha, arresando en el acto o denunciando a la policía a los que contravengan a esta disposición, a fin de que esta les imponga la pena relativa’.

4ª.- Para mayor claridad de la 4ª prescripción, deberá decir: ‘Las Empresas construirán rampas en las calles cruzadas por los ferrocarriles, con entera sujeción a lo que previene el Artículo 12 del Reglamento Federal de Ferrocarriles. Así mismo mantendrán niveladas por ambos lados las calles que recorran las vías’.

5ª.- La prescripción 6ª deberá redactarse de esta manera: ‘Evitarán que las máquinas, en su paso por las calles y en la cercanía de la ciudad rieguen chispas o brazas y cuando esto suceda, las mandarán apagar inmediatamente’.

6ª.- A la prescripción 7ª deberá agregarse: ‘ú algún otro aparato conducente’.

7ª.- A la prescripción 8ª deberá suprimirse en la primera parte, la expresión: ‘por el cruzamiento’

8ª.- La prescripción 9ª en la parte final deberá decir: ‘no permanezcan depositados en las calles o aceras por ningún motivo’.

9ª.- A la prescripción 10ª se deberá agregar: ‘si no en los casos de suma urgencia’.

10ª.- La prescripción 11ª deberá restringirse a lo siguiente: ‘Por cada falta en el cumplimiento a las prescripciones anteriores, se incurre en la multa de cinco pesos aplicables al fondo municipal, o cinco días de prisión, sin que esto releve a las Empresas de las obligaciones señaladas en la 4ª y 5ª prescripciones’¹⁰⁸.

El oficio del Consejo de Gobierno del Estado de Yucatán firmado el 18 de junio de 1888 por M. Manzano y J. Hübbe tuvo el acuerdo siguiente del C. Gobernador con fecha 20 de junio de 1888: “De conformidad con el voto del Consejo, se aprueban las prescripciones de policía, que deben observar las Empresas de Ferrocarriles en Progreso”.

Es digno de hacer notar que el Municipio de Progreso consiguió el apoyo del Gobierno del Estado de Yucatán para intervenir en la construcción, conservación y operación de las vías férreas en la Ciudad de Progreso, respetando las disposiciones federales, auxiliándolas y estableciendo sanciones para el personal ferroviario por no cumplirlas, en beneficio del Fondo Municipal.

Nota. - En la consulta de expedientes para elaborar la historia de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, no se encontró ningún antecedente similar al del H. Ayuntamiento de Progreso para regular la operación ferroviaria en las calles de una ciudad.

XXXIV.-Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal

Decreto del 15-I-1874.- Siendo Presidente de la República el C. Sebastián Lerdo de Tejada, envió un oficio al Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de fecha 17-I-1874 para su impresión, publicación, circulación y debido cumplimiento, conteniendo el Decreto de esa misma fecha, referente al Contrato del Ejecutivo de la Unión y la Compañía Mexicana Limitada que se mencionará en lo que se refiere a nuestro propósito de la manera siguiente:

Contrato celebrado el 20 de noviembre entre el Ejecutivo de la Unión y la Cía. Mexicana Limitada sobre la construcción del Ferrocarril Internacional e Interoceánico y su correspondiente telégrafo. Tales como:

Artículo 1º. - Construir y explotar una línea férrea con su correspondiente telégrafo desde el Puerto de Progreso hasta la ciudad de Mérida.

Artículo 9º. - La Línea del ferrocarril de Progreso hasta la ciudad de Mérida, deberán estar concluidas dentro del término de 10 años contados desde la publicación de esta Ley.

Artículo 11º. - El ferrocarril de la referida Compañía será de simple o doble vía, de 1.45 metros de ancho (4 pies 81/2 pulgadas inglesas), tendrá una construcción sólida y estará provisto de la cantidad

¹⁰⁸ Decreto No. 31 del 31 de marzo de 1882, correspondiente a la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Progreso el uso de las calles de aquella Ciudad para el paso y operaciones de sus trenes. (Información sacada en las Páginas.84-86 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

suficiente de material rodante a juicio del Ejecutivo, para la pronta y eficaz explotación del camino, etcétera.

Artículo 12°. - La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente Ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán a la Compañía Mexicana Limitada del Ferrocarril Internacional e Interoceánico.

Artículo 21°. - La Compañía tendrá derecho a enlazar la vía férrea que va a construir, con cualquier otro ferrocarril existente en la República y la tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexión o consolidación con cualquier otra Empresa de Ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

Artículo 23°. - (Que cualquier traspaso o enajenación de las concesiones de esta Ley, sin permiso previo del Ejecutivo Federal, es nula y sin ningún valor).

Artículo 25°. - (Que el Gobierno se compromete a dar a la Compañía una subvención de \$ 8,000.00 por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobado por el Ministerio de Fomento en el trayecto de Progreso a Mérida).

Artículo 28°. - (Que, para la construcción y explotación de las líneas del ferrocarril, se concede a la Compañía el derecho de vía por la anchura de 75 metros en toda la extensión de la vía. Que los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua, si fueran propiedad de la Nación, se entregarán a la Compañía sin retribución alguna y en propiedad perpetua. Que la Compañía podía tomar conforme a las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos nacionales y los materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y sus dependencias, estaciones y demás accesorios, sujetándose a las reglas siguientes:

I.- El Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar a petición de la Empresa, la expropiación de los bienes privados cuya ocupación fuere necesaria.

II.- El Ejecutivo autorizará la ocupación de la propiedad, consignándose en depósito previamente por la Compañía la suma que fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo.

III.- Los peritos tendrán en cuenta para hacer sus avalúos lo que pague por contribución la cosa cuya expropiación se trate, y los daños o provecho que de la misma resulten al propietario.

Artículo 30°.- (Que los materiales de procedencia extranjera, enseres y todo lo demás que sea preciso para la construcción y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y accesorios, herramientas y útiles de trabajos, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para las estaciones, oficinas y almacenes, etcétera, necesarios para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de 15 años, de toda clase de derechos de importación o Aduana, previo aviso del Ministerio de Fomento; y de alcabalas, contribuciones, peajes o impuestos decretados o que en lo adelante se decreten por cualquier autoridad de la República. Que así mismo los capitales empleados en su construcción y explotación y la acción de la Compañía estarán exentos de pago de toda contribución o impuesto establecido o que en lo sucesivo se estableciere por el término de 50 años).

Artículo 31°. - (Que todo el personal que se emplee estará exento de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles).

Artículo 42°. - Que la tarifa no podrá exceder los precios siguientes:

Flete por tonelada de mercancías (de 20 quintales cada una):

Primera clase \$ 0.06 por kilómetro

Segunda clase \$ 0.04 por kilómetro

Tercera clase \$ 0.025 por kilómetro

Por transporte de pasajeros:

Primera clase \$ 0.03 por kilómetro

Segunda clase \$ 0.02 por kilómetro.¹⁰⁹

Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal vía Férrea Mérida-Izamal-Sotuta

El 2 de mayo de 1883, los CC Braulio A. Méndez y Francisco de P. Rosado, celebraron un Contrato en la Capital de la República con el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Gral. Carlos Pacheco, en representación del Ejecutivo de la Unión, para la construcción y explotación de una vía férrea Mérida-Izamal-Sotuta. El contenido del Contrato es el siguiente:

Capítulo I.- “Del permiso, trayecto y plazo para el establecimiento de la vía”. - En el artículo 1º se autoriza a los CC Braulio A. Méndez y Francisco de P. Rosado para construir por su cuenta o con la Compañía que organicen y para explotar durante 99 años, una vía férrea con su telégrafo que partiendo de Mérida pase por Izamal y termine en Sotuta, en el Estado de Yucatán.

Se dan instrucciones sobre reconocimientos, planos, modificaciones inicio de trabajos, plazos para iniciar y terminar los trabajos, especificaciones de la vía ancha.

Capítulo II.- “Auxilios ministrados por la Nación”. - 20 años de importación libre de derechos para todo lo que requiera el ferrocarril. Exención por 20 años del pago de toda contribución o impuesto. Derecho de vía de 70 m. Compromiso para dar a la Empresa un subsidio de \$ 6,000.00 por cada kilómetro de vía férrea que se construya; la subvención se pagará por la Tesorería General de la Federación sin que pueda exceder de \$ 96,000.00 en cada año fiscal.

Los directores, empleados, dependientes y trabajadores que se empleen estarán exentos de toda clase de servicio militar y cargos concejiles.

Capítulo III.- “Condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancías y pasajeros”. Condiciones de servicio ferroviario y tarifas.

Capítulo IV.- “Obligaciones impuestas a la Empresa”.

Capítulo V.- “Cláusulas Generales Diversas”. Informes que debe dar la Empresa al Gobierno Federal; caducidad de las concesiones, etcétera.

¹⁰⁹ Decreto del 15-I-1874, siendo Presidente de la República el C. Sebastián Lerdo de Tejada, envió un oficio al Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de fecha 17-I-1874. (Información sacada en las Páginas.88-91 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Firmaron el contrato: Gral. Carlos Pacheco. - Francisco de P. Rosado. - B. A. Méndez. - M. Fernández, Oficial Mayor.

Aprobación de la Construcción de la Vía Férrea Mérida-Izamal-Sotuta.

Siendo Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el C. Manuel González, con fecha 15 de mayo de 1884 ordenó la publicación del decreto siguiente:

“El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo único.- Se aprueba el Contrato celebrado entre el Gral. Carlos Pacheco, Secretario del Estado y del Despacho de Fomento a nombre del Ejecutivo de la Unión y los CC. Braulio A. Méndez y Francisco de P. Rosado para la construcción y explotación de una vía férrea que partiendo de la ciudad de Mérida pase por la de Izamal y termine en la población de Sotuta del Estado de Yucatán.- Jesús Fuentes y Muñiz, Diputado Presidente;- J. Lalanne, Senador Presidente; Agustín Rivera y Río, Diputado Secretario;- Enrique María Rubio, Senador Secretario”.

Subvención. - Siendo Gobernador Constitucional del Estado de Yucatán el C. Octavio Rosado, ordenó con fecha 2 de octubre de 1884, que se imprimiera, para su publicación y circulación, el decreto No. 55 de la 10ª Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán de fecha 30 de septiembre, cuyo contenido es el siguiente:

Artículo 1º. - Se asigna a los CC. Francisco de P. Rosado y Braulio A. Méndez, concesionarios del ferrocarril de Mérida a Sotuta pasando por Izamal, la subvención de \$ 1,500.00 por cada kilómetro que entregue de vía ancha, etcétera.

Artículo 2º. - (Expresa que los concesionarios deben cumplir con las condiciones establecidas en el decreto 78 del 5 de marzo de 1881, impuestas al concesionario del ferrocarril de Mérida a Valladolid).

Por la 10ª Legislatura firmaron: J. D. Patrón, Diputado Presidente; - Pedro Buenfil, Diputado Secretario; - F. Enríquez Acereto, Diputado Secretario.

Reformas a la Concesión del Ferrocarril de Mérida a Izamal y Sotuta.

El 10 de marzo de 1886, el Gral. Porfirio Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, aprobó el contrato celebrado entre el Gral. Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. José Rendón Peniche, reformando algunos artículos de la Concesión del 15 de mayo de 1884, relativa al ferrocarril de Mérida a Izamal y Sotuta. De acuerdo con el Contrato, se reformaron los artículos 8, 9, 10 y 13 de la Concesión en el sentido de que los plazos a que se refiere se contarán desde la fecha del Contrato (10-III-1886), y que durante 20 años podría importar la Empresa, libre de derechos, ya sean federales o locales, el alambre y aparatos telegráficos y telefónicos, carbón de piedra, leña, vagones, plataformas, máquinas de vapor, locomotoras y casa completas de madera y fierro para estaciones y en general lo que necesitara importación.

Ferrocarril de Mérida a Izamal.

En el diario oficial Núm. 145 del día 18 de junio de 1890 se publicó el contrato celebrado entre el Gral. Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del ejecutivo de la unión, y el C. Manuel Peniche, representante de la empresa del ferrocarril de Mérida a Izamal y Sotuta, reformando algunos artículos del decreto de concesión del 15 de mayo de 1884, relativo a este ferrocarril. El contrato, de fecha tres de junio de 1890, fue aprobado por el Gral. Porfirio

Díaz, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos en esa misma fecha, consistiendo principalmente en:

1.- Autorizar a la empresa del ferrocarril de Mérida a Izamal y Sotuta para construir por su cuenta y explotar de la misma manera, durante 99 años una vía férrea con su correspondiente telégrafo y teléfono para el servicio exclusivo del ferrocarril, que partiendo de la ciudad de Mérida termine en la ciudad de Izamal, pasando por Tekantó, quedando en consecuencia dicha Empresa excluida de la construcción de la línea de Izamal y Sotuta.

2.- Autorizar a la empresa para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias.

3.- Establecer que, al cumplirse los 99 años de la concesión, pasarán al dominio de la nación en buen estado y libre de todo gravamen el ferrocarril y todas sus propiedades, pero con la obligación de pagar al contado el precio que fijasen dos peritos nombrados uno por cada parte o un tercero en caso de discordia, designado previamente por los mismos. Si entonces conviniera al gobierno arrendar o enajenar el ferrocarril, tendrá preferencia la compañía.

4.- Se cancela el compromiso de los concesionarios de entregar a la secretaría de fomento, sin retribución alguna, la cantidad de \$ 10,000.00 destinados al mejoramiento de los ramos de agricultura y minería.

Como puede observarse, la reforma que se hizo el 3 de junio de 1890 autorizó al concesionario para construir y explotar por su cuenta exclusivamente la vía de Mérida a Izamal.

Otros Antecedentes de la Línea Mérida-Izamal.

La construcción del ferrocarril, de 66 Km. más 848 m. de vía ancha (escantillón de 1.435 m.) se inició en febrero de 1886, apegándose al trazo de los primeros 20Km. de vía con riel de 25 Kg. /m.; conforme avanzó la construcción de la vía férrea se construyeron las estaciones necesarias y se inauguró el servicio público ferroviario; la inauguración se efectuó en las fechas siguientes:

| Población | Fecha |
|-----------|--------------------------|
| Tixkokob | 5 de mayo de 1887 |
| Euán | 16 de septiembre de 1887 |
| Cacalchén | 26 de febrero de 1888 |
| Tekantó | 5 de mayo de 1889 |
| Izamal | 28 de septiembre de 1890 |

Los primeros 3 años de operación mientras se encontraba en construcción la vía, dieron los siguientes resultados:

| | |
|---------------------------------------|--------------------|
| 1.- Carga de las estaciones a Mérida: | 5,326 Ton. en 1888 |
| | 8,309 Ton. en 1889 |
| | 9,076 Ton. en 1890 |

Carga a las estaciones: 2,544 Ton. en 1888
 3,474 Ton. en 1889
 1,945 Ton. en 1899

2.- Número de pasajeros transportados:

Año 1888: Mérida: 39,892; Tixkokob: 9,356; Euán: 2,612; Cacalchén: 26,252

Año 1889: Mérida: 51,856; Tixpéhual: 5,405; Tixkokob: 8,703; Euán: 2,776; Cacalchén: 15,882; Tekantó: 21,026

Año 1890: Mérida: 48,700; Tixpéhual: 6,596; Tixkokob: 9,518; Euán: 3,618; Cacalchén: 11,381; Tekantó: 13,678; Izamal: 16,511.

Ferrocarril de Mérida a Progreso. - El servicio público se inició el 16 de septiembre de 1881 entre la ciudad de Mérida y el puerto de Progreso, tanto en carga como el de pasajeros, siendo interesante examinar el resultado del movimiento de carga y de pasajeros en los últimos 3 años de la década en que se inició el servicio público, o sea:

Movimiento de carga

| Año | De Mérida a Progreso | De Progreso a Mérida |
|------|----------------------|----------------------|
| 1888 | 10,480 Ton. | 20,392 Ton. |
| 1889 | 16,523 Ton. | 28,095 Ton. |
| 1900 | 15,599 Ton. | 35,459 Ton. |

Movimiento de pasajeros

| | | |
|------|------------------|------------------|
| 1888 | 66,880 pasajeros | 56,506 pasajeros |
| 1889 | 81,049 pasajeros | 77,485 pasajeros |
| 1900 | 76,284 pasajeros | 86,717 pasajeros |

El movimiento de carga de Mérida a Progreso debe entenderse como de carga de exportación casi en su totalidad o sea de henequén y sus productos; y el de Progreso a Mérida como de carga de importación, incluyéndose riel para la expansión de las comunicaciones ferroviarias.¹¹⁰

BREVE RESUMEN DE LA INTEGRACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MÉRIDA A PROGRESO E IZAMAL

1.- Ferrocarril de Mérida a Progreso. - El 22 de abril de 1874, el Congreso de la Unión aprobó el Contrato celebrado el 10 de abril entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. José Rendón Peniche y

¹¹⁰ Párrafos citados del texto original.

Pedro Contreras Elizalde, para construir el Ferrocarril de Mérida a Progreso, formándose la “Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso”.

(Como antecedente: el 19-VIII-1871, el Gobierno del Estado concedió una subvención de \$ 60,000.00 a la persona o compañía que obtuviera la autorización para la construcción de la vía férrea, concediendo el uso de calles y plazas de la Ciudad de Mérida para la colocación de la vía y el establecimiento de depósitos y almacenes; el Congreso de la Unión aprueba el día 17 de Enero de 1874 la concesión de la línea de Mérida a Progreso a la Compañía Mexicana Limitada; la Cía. Mexicana Limitada celebra un contrato con los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde, traspasando el Ferrocarril de Mérida a Progreso a estos señores, lo que aprobó el Congreso de la Unión).

2.- Ferrocarril Rendón Peniche. - El C. José Rendón Peniche organizó la “Compañía del Ferrocarril de Mérida al Progreso”, elaborándose desde luego sus Estatutos e integrándose al Consejo de Administración de la siguiente manera: presidente, D. Francisco Zavala; vicepresidente, D. José Font; Primer Vocal, D. Augusto L. Peón; Segundo Vocal, D. Juan Craseman; Tercer Vocal, D. Alfredo Domínguez; Tesorero, D. Felipe Ibarra Ortoll; secretario, Nicanor Rendón. El Primer carril del Ferrocarril de Mérida a Progreso se colocó en la plaza de la Mejorada el día 1 de abril de 1875, principiando la construcción de la vía ancha de Mérida hacia Progreso pasando por Xcanatún, dirigiendo los trabajos de construcción el Ing. Vicente Méndez Echazarreta durante los primeros 12 Km., suspendiéndose los trabajos en Xcanatún.

Al reanudarse la construcción de la vía a Xcanatún a Progreso, la dirección de los trabajos estuvo a cargo del Ing. y Lic. Olegario Molina ayudado por el Ing. Olegario G. Cantón. El Ing. y Lic. Olegario Molina fue Director del ferrocarril “Rendón Peniche” como se llamó al Ferrocarril de Mérida a Progreso; de hecho, D. Pedro Contreras Elizalde traspasó todos sus derechos y acciones al Ferrocarril a favor de D. José Rendón Peniche desde el 27 de Junio de 1874, con intervención del Notario Público Eligio Guzmán, en Oficio N° 4, y los accionistas de la Compañía del Ferrocarril de Mérida a Progreso traspasaron también sus derechos al Sr. D. José Rendón Peniche mediante escritura pública a cargo del mismo Notario.

Ferrocarril de Mérida a Sotuta pasando por Izamal.- El 15 de Mayo de 1884, los CC. Braulio A. Méndez y Francisco de P. Rosado obtuvieron la concesión para construir el ferrocarril de vía ancha; la concesión se traspasó al C. José Rendón Peniche a principios del año 1886, quien la vendió el 2 de Abril de 1887, junto con el Ferrocarril Rendón Peniche, a los Sres. Olegario Molina y Cía., Alonso de Regil y Peón, Joaquín Ancona, Nicanor Ancona, Pablo González, “Regil y Vales”, “Millet Hübbe y Cía.” y Demetrio Molina; la propiedad del Ferrocarril de Mérida a Izamal se otorgó mediante escritura pública a cargo del Notario José María Río a favor de la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal para la explotación ferroviaria.

El 27 de diciembre de 1889, mediante Decreto del Congreso del Estado, publicado en el Periódico Oficial del 30 del mismo mes, se autorizó a D. José Vales Castillo para construir un tranvía en Progreso en la calle de la Libertad, partiendo frente a la Aduana y cruzando las calles de la Industria y Juárez; y en Febrero de 1892, D. José Vales Castillo traspasó su concesión a la Compañía de Ferrocarriles de Mérida a Progreso en la calle de la Libertad, partiendo frente a la Aduana y cruzando las calles de la Industria y Juárez; y en Febrero de 1892, D. José Vales Castillo traspasó su concesión de la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal mediante escritura pública a cargo del Notario José A. Patrón Zavalagui. Se hace notar que la XII Legislatura decretó con anterioridad, con fecha 3 de septiembre de 1889, en el Decreto 129, que se autorizaba al Ferrocarril para establecer y explotar un tranvía en la Ciudad y Puerto de Progreso, que cruzara por la calle principal de la ciudad y al llegar a la plazuela de la Aduana se bifurcara en 3 líneas: una hacia el edificio de la Aduana; otra al Muelle de fierro; y otra hacia el N. E. cruzando la calle de la “Marina”, frente a los almacenes de

esta Compañía. El tranvía sería para pasajeros y transporte de mercancías; el escantillón de la vía sería de 60 cm. y la tracción, animal; se concedió el plazo de un año para construir el tranvía y el servicio de trenes se sujetaría a las prescripciones de la policía del puerto “Progreso”.

3.- Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal S. A.- Ante el Notario Público José A. Patrón Zavalegui se presentaron el 10-V-1890 los CC. siguientes: Lic. José Rafael de Regil, por sí y como apoderado de Pedro de Regil y Peón; Ernesto de Regil, Pedro Peón Contreras; Nicanor Ancona, José Millet Hübbe, Juan Urcelay Martínez; Lic. José Demetrio Molina apoderado de Don Lorenzo Peón; Emilio Peón; Antonio Conde apoderado de la Sociedad Agrícola Peón de Regil y Hermano; Augusto L. Peón; Eusebio Escalante y Bates; Raimundo Cámara; Eduardo Bolio; José Vales Castillo; Juan Antonio Urcelay; y Lic. Juan Francisco Molina Solís apoderado de Álvaro Peón de Regil. Los Señores mencionados tenían constituida una Sociedad Anónima que tenía por objeto el dominio y explotación del ferrocarril de Mérida a Progreso y de Mérida a Sotuta pasando por Izamal con sujeción a las leyes de concesión correspondientes, habiéndose reunido esencialmente para lo siguiente:

1.- Reformar la escritura de constitución social del 20 de abril de 1887 otorgada ante el Notario Eligio Guzmán.

2.- Integrar una Sociedad Anónima que se llamaría: Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal.

En el mes de enero de 1892, la Compañía de los Ferrocarriles de Mérida a Progreso e Izamal S. A. administraba a los ferrocarriles de Mérida a Progreso y de Mérida a Izamal bajo la responsabilidad de un Consejo de Administración a cargo de un presidente, un secretario y un Tesorero, y por una Superintendencia. La máxima autoridad recaía en la Asamblea de Accionistas (Asamblea General) formada por los tenedores de acciones que tenían los cargos siguientes: Presidente, D. Joaquín Peón; Secretario, Millet Hübbe y Cía.; Tesorero, Vales y Cía.; Tesorero, Vales y Cía.; Comisario, Augusto Peón; y los Vocales: Rafael de Regil y Peón; Pedro Peón Contreras y Cía. Nicanor Ancona; Eusebio Escalante y Bates; Eulogio Duarte; Álvaro Peón de Regil; Peón de Regil y Hno.; Raymundo Cámara; Nicolás Cámara; Lorenzo Peón; Emilio Peón; Ernesto de Regil; y Eduardo Bolio. El encargo de presidente del Consejo de Administración recayó en D. Joaquín Peón con la responsabilidad de resolver los puntos relativos a la Administración, controlando la administración directa e inmediata mediante un Superintendente que era el Jefe Superior e Inmediato de los Jefes de Estación, Talleres, de los caminos y demás empleados en el servicio, habiéndose nombrado Superintendente al Lic. Félix Gómez Mendicuti.

Locomotoras. - Al formarse los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en el año de 1902, se operaban trenes en vía ancha entre Mérida y Progreso, y entre Mérida e Izamal, con locomotoras de vapor, siendo los nombres de las 4 grandes: Izamal, Progreso, Rendón Peniche e Hidalgo; los nombres de las 7 regulares eran: Mérida, Guadalupe, Aguinaldo, Adelaida, México, Tixkokob y Rafael Regil; y Meridita fue el nombre de la locomotora chica.

Equipo.- El equipo de vía ancha de que se disponía para el servicio de trenes era el siguiente: 6 coches de pasajeros de primera clase, 4 de segunda clase y 11 de tercera clase; 110 furgones numerados del 1 al 110; 25 plataformas; 5 periqueras para ganado; 10 plataformas para materiales; 5 góndolas; 1 plataforma con grúa y 1 carretón para basura.¹¹¹

¹¹¹ Párrafos citados del texto original.

XXXV.-Ferrocarril de Mérida a Peto con Ramal a Sotuta

El Ferrocarril de Mérida a Peto, de vía angosta, pasando por Ticul y Tekax, se concesionó al Gobierno del Estado de Yucatán durante la administración del Lic. Manuel Romero Ancona, celebrándose el Contrato de Concesión el 27 de marzo de 1878, interviniendo D. Vicente Riva Palacio, Secretario de Fomento, Colonización e Industria, por el Gobierno Federal, y por parte del Estado de Yucatán, los Sres. Ing. Vicente Méndez Echazarreta y Lic. Agustín del Río. La Legislatura del Estado autorizó al Ejecutivo con fecha 16 de febrero de 1878 para que contratara con el Ejecutivo de la Unión la construcción de un Ferrocarril de Mérida a la Villa de Peto, pasando por Ticul y Tekax.

El día 17 de marzo de 1879 arribó a Progreso el primer cargamento de rieles destinado a la construcción del Ferrocarril de Mérida a Peto; y el primer riel se clavó en la Ciudad de Mérida el 21 de marzo de 1879, iniciándose así el tendido de riel sobre la terracería que partía de la futura estación, frente a los “Portales de la Pescadería”.

El 31 de Julio de 1879, la Legislatura emitió el Decreto No. 88 donde se facultaba al Poder Ejecutivo del Estado para ceder a una persona o Compañía la construcción del Ferrocarril de Mérida a Peto, procurando obtener a favor del Estado las mayores ventajas posibles. Firmaron por la Legislatura: Isaac Peña, Diputado Presidente; Juan Castellanos, Diputado Secretario; Sabás Vega, Diputado Secretario.

Contando con la autorización del Congreso Local, el Ejecutivo del Estado, que ya había construido los primeros 4 Km. cuando traspasó, el 10 de Diciembre de 1879, la Concesión que le había otorgado el Gobierno Federal, a los Sres. Lic. Rodulfo G. Cantón e Ing. Olegario G. Cantón, aprobándose el contrato relativo por la H. Legislatura del Estado el 8 de Enero de 1880, habiéndose comprometido el Gobierno del Estado a pagar a los nuevos concesionarios por vía de subvención que se otorgaba a Yucatán, la suma de \$ 1,000.00 por kilómetro construido y aprobado por la Secretaría de Fomento.

La Legislatura del Estado Libre y Soberano de Yucatán, siendo Diputado Presidente el C. O. Mendoza, y Diputados Secretarios los C. C. Pastor Esquivel y F. E. Enríquez Acereto, emitieron el Decreto Núm. 34 con el contenido siguiente: “La 8ª Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del Pueblo decreta: ----- Artículo único.- Se faculta al Ejecutivo del Estado para contratar la construcción de las vías férreas que crea convenientes en el mismo, con el C. Presidente de la Nación, pudiendo en caso que lo estime necesario pasar la concesión a personas o sociedades con la aprobación de la Legislatura. Dado en el Salón de Sesiones de la Legislatura de Yucatán, en Mérida a 19 de julio de 1880”.

Los Sres. Rodulfo y Olegario G. Cantón continuaron los trabajos de construcción de la vía de manera que el 16 de septiembre de 1881 se inauguró solemnemente esta hasta la Villa de Acanceh a 25 Km. de Mérida, corriéndose un tren con la primera locomotora de vapor que adquirió la Empresa y que se denominaba “Acanceh”.

El día 7 de diciembre de 1882, se reformó la Concesión en virtud del Contrato celebrado entre el Gral. Pedro Baranda y Waldemaro G. Cantón en representación del Ferrocarril de Mérida a Peto y el Gral. Carlos Pacheco como Secretario de Fomento, Colonización e Industria, ampliándose el plazo para la conclusión de los trabajos de construcción de la vía, y se autorizó a la Empresa para emitir acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellas, así como para hipotecar el Ferrocarril y sus Dependencias.

El 7 de julio de 1888 se fijó como fecha el “7 de diciembre de 1882”, para empezar a contar el plazo de 99 años en que vencía la Concesión para la explotación del Ferrocarril, autorizándole 2 ramales,

uno a partir de Muna y otro por definir del Partido de los Chenes en el Estado de Campeche, y la prolongación de la vía principal hasta el lago de Chichankanab.

El 15 de septiembre de 1889 se inauguró la vía férrea Mérida-Ticul (75 Km.); lo anterior nos da una idea de las dificultades que tuvieron que vencerse si se indica que la construcción de la vía llegó a la Villa de Tecoh el 25 de marzo de 1883 y que el 2 de abril de 1885 se inauguró el tramo de Lepán a Xcachakán a 47.5 Km. de Mérida.

Don Rodolfo G. Cantón compró a Olegario G. Cantón las acciones quedando como único propietario del Ferrocarril el 3 de septiembre de 1892; para entonces, la vía llegaba a Akil a 99 Km. de Mérida.

El 5 de mayo de 1893 llegó la primera locomotora de vapor a Tekax, a 108 Km. de Mérida.

El día 1 de noviembre de 1895, el C. Rodolfo G. Cantón traspasó la propiedad del Ferrocarril con todas sus Dependencias a una Sociedad Anónima, constituida por un capital inicial de \$ 1'200,000.00 representado por 1,200 acciones al portador por valor de 1,000.00 c/u exhibidos en su totalidad; dicha Compañía con aprobación del Gobierno Federal se hizo cargo del Contrato Concesión y sus Reformas, quedando instalado su Consejo de Administración que quedó integrado de la siguiente manera:

Consejo de Administración de la Cía. del Ferrocarril de Mérida a Peto con Ramal a Sotuta S. A. y Capital de \$ 1'200,00.00:

| | |
|---|------------------------------|
| Presidente | Lic. Rodolfo G. Cantón |
| Vice-Presidente | Estela T. de Cantón |
| Tesorero | Armando G. Cantón |
| Pro-Tesorero | Alberto García |
| Secretario | Delfín G. Cantón |
| Pro-Secretario | Alberto G. Cantón |
| Socio Comisario | Juan Martínez Hernández |
| Comisario de Inspección del Gobierno Federal | Cirilo Gutiérrez |
| Ingeniero Inspector Técnico del Gobierno Federal | Joaquín Hübbe |
| Representante de la Cía. en México | Lic. Joaquín D. Casasús |
| Agente de Compras en New York | Felipe G. Cantón |
| Banqueros en New York | Messr. Müller Schall and Co. |
| Banqueros en Mérida | Banco Yucateco |

Domicilio de la Compañía: Mérida, Yucatán, México

El 2 de agosto de 1899, el Gral. Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión y el Lic. Joaquín D. Casasús, representante de la Empresa, celebraron un nuevo Contrato. La Empresa renunció a la construcción de los 2 Ramales y al derecho de prolongar la vía hasta el lago de Chichankanab (con una longitud aproximada de 125 Km.) a cambio de un ramal que llegara a Sotuta y que no excediera de una longitud de 66 Km.

El 15 de septiembre de 1900 se inauguró el servicio público de Mérida a Peto. La vía del Ferrocarril de Mérida a Peto quedó entroncada con el Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, en Mérida, mientras que en Peto se uniría con la vía de los Ferrocarriles Sud-Orientales de Yucatán. A la llegada a la Villa de Peto del tren de pasajeros inaugural, se clavó el último clavo de riel de la Línea de Peto y se clavó el primer riel de los Sud-Orientales; en ambos eventos estuvo presente el Gobernador del Estado en representación del presidente de la República, mereciendo atención aparte el último intento real de continuar las construcciones de vías férreas en la Península de Yucatán, por lo que se menciona en otro Título de este trabajo.

Según los antecedentes, el escantillón de la vía fue de 914 mm. y los rieles y sus accesorios fueron de procedencia inglesa y americana, de acero de la mejor calidad.

Descripción de la vía.- Parte de la Estación Principal en Mérida, en los terrenos de la antigua ex-ciudadela de la de San Benito, entre las calles 65 Norte, 69 al Sur, 54 al Oriente, y 56 al Poniente, sigue rumbo al oriente, por la calle 67; al terminar la 67 faldea la carretera al pueblo de Kanasín y pasa pro frente de las Haciendas San Diego Azcorra y San Antonio, y por los terrenos de la Hacienda Xelpak, sigue hasta entrar al pueblo de Kanasín; continua por terrenos de las Haciendas San Manuel, Santa Rita, Teuitz, Tepich y Petectunich; entra en las calles de Villa de Acanceh, penetraba a los terrenos de las Haciendas Xocnuc, Yaxcopoil y Santa Rita y a las calles de Tecoh, pasando por terrenos de las Haciendas Lepán, Uayalceh, Xcanchakán, Hunabchén, Santa Cruz, Chechen, Luma, Xtuk; entra a Ticul y sigue por terrenos de las Haciendas Balantunil, San Enrique, Xocneceh, pueblo de Yotholín, Hacienda San Mateo, entra a Oxkutzcab y sigue por terrenos de la Hacienda Tecoh, San Anselmo, Caxaytuk, Thul, San José, pueblo de Tzucacab y terrenos del municipio de este mismo pueblo, continuando a la Villa de Peto.

Instalaciones. - *En el extremo oriente de la Ex-Alameda del Bazar quedaron instaladas en un edificio de mampostería de 2 pisos, las oficinas del Consejo de Administración y Dirección General, el Departamento de Proveduría y Depósito de Herramientas, útiles, repuestos de maquinaria y carros, etc. Los almacenes estaban en un edificio de madera y techumbre de lámina de Zinc, contiguo al anterior. En el costado oriente de esos edificios estaba la Estación provisional, con Dpto. para talleres de herrería, carpintería y pintura, depósito de agua con bomba de vapor Blake y una báscula de 30 Tons. Al sureste de la Estación estaban los almacenes de mampostería para el depósito de carga.*

En cada población de tránsito entre Mérida y Peto se construyeron estaciones de mampostería con techumbre de láminas de zinc, provistas todas con depósitos de agua surtidos con molinos de viento o bombas de vapor. Las poblaciones con Estación y línea telefónica para el servicio de trenes y facilidad del movimiento de carga, comunicadas entre sí, con la Dirección General y con la casa del director, fueron las siguientes: Kanasín, Acanceh, Tecoh, Lepán, Xcanchakán, Hunabchén, Ticul, Oxkutzcab, Akil, Tekax, San Antonio y Tzucacab.

El material rodante propiedad de la Empresa era el siguiente:

- 10 locomotoras
- 4 coches de pasajeros de primera clase
- 4 coches de pasajeros de segunda clase
- 7 coches de pasajeros de tercera clase
- 3 carros para equipaje y correo
- 4 periqueras para animales
- 91 furgones
- 16 plataformas para carga

Los principales artículos que se transportaban por ferrocarril en carga o en express, fueron: henequén, maíz, frijol, azúcar, panela, tabaco, aguardiente, palo de tinte, chicle, pieles de res, frutas y legumbres, pastura seca, abarrotes en general, maquinaria, teja y ladrillos.

El 2 de febrero de 1902 se inauguró el primer tramo del Ramal Acanceh a Sotuta, quedando comunicado ferroviariamente el pueblo de Seyé.

El 5 de octubre de 1908, la Asamblea General de Accionistas de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán acordó comprar en \$ 2'200,000.00 los bienes, derechos y acciones del Ferrocarril de Mérida a Peto con Ramal a Sotuta, por lo que el Consejo de Administración procedió a ejecutar lo ordenado, para lo cual se instruyó al Lic. Francisco Díaz Lombardo, su apoderado especial en la Ciudad de México, para que se pusiera en contacto con el Repte. De la Cía. del Ferrocarril Mérida a Peto, Lic. Joaquín Casasús, firmando una minuta el 31 de octubre de 1908, que sirvió de base para que el 16 de enero de 1909 se celebrara el Contrato de compra-venta ante el Notario Público Lic. Tomás Aznar Rivas, firmando por los Ferrocarriles Unidos de Yucatán el presidente del Consejo, Don José T. Molina y el Vocal Tercero Don Aurelio Portuondo, y por el Ferrocarril de Mérida a Peto, el Sr. Rodolfo G. Cantón, como único liquidador de la Sociedad.

Los bienes traspasados a favor de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán S. A., fueron: la vía férrea de Mérida a Peto con una línea troncal de 153 Km. y el ramal de Sotuta con una extensión de 40 Km.; todo el material rodante, muebles, enseres, herramientas, etc. relacionados con el inventario; bienes raíces que incluyen 21 predios en el Partido de Mérida, 27 en el de Tekax y 7 en el de Izamal, relacionados en la escritura. También se traspasaron a FUYSA las Concesiones y Contratos del Gobierno Federal y el Contrato con el Gobierno del Estado, aprobado por Decreto del 9 de enero de 1880. El precio de la compra-venta fue de \$ 2'100,000.00 al percibir \$ 100,000.00 el liquidador de la Cía. vendedora.

Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán continuaron la construcción de la vía del Ramal Acanceh-Sotuta, hasta que el 8 de enero de 1912 se inauguró el servicio ferroviario de Mérida a la Villa de Sotuta, para lo cual se corrió un tren extraordinario que salió de Mérida con la locomotora de vapor No. 25, el Pullman "Mazapán", los Nos. 101,102 y 103 y 2 coches de primera clase.

Para efectos de operación ferroviaria, el Ferrocarril de Mérida a Peto y su Ramal a Sotuta quedaron incluidos en la División Sur de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, siendo sus ingresos durante los primeros 5 años de operación, ya integrados a FUYSA, los siguientes:

| AÑO | INGRESOS POR FLETE |
|-----|--------------------|
|-----|--------------------|

| | |
|------|---------------|
| 1909 | \$ 203,436.11 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1910 | \$ 244,812.38 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1911 | \$ 215,618.74 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1912 | \$ 257,885.74 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1913 | \$ 265,373.53 |
|------|---------------|

| AÑO | INGRESOS POR PASAJE |
|-----|---------------------|
|-----|---------------------|

| | |
|------|---------------|
| 1909 | \$ 158,607.51 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1910 | \$ 188,499.33 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1911 | \$ 190,519.67 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1912 | \$ 211,748.78 |
|------|---------------|

| | |
|------|---------------|
| 1913 | \$ 233,935.91 |
|------|---------------|

Como puede observarse, mejoró sensiblemente el ingreso ferroviario.¹¹²

Para entender mejor el contexto y en global esta parte el texto recurre antecedentes vistos anteriormente para el resumen.

XXXVI.- FERROCARRIL DE MÉRIDA A CAMPECHE.

El Ferrocarril de Mérida a Campeche se construyó a iniciativa de los Gobiernos de Yucatán y Campeche. En efecto, siendo Gobernador del Estado de Yucatán el Lic. Romero Ancona consiguió que el Gobierno Federal le concesionara la construcción y explotación durante un periodo de 99 años del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con Ramal a Celestún; concesión aprobada el 14 de septiembre de 1880. Así como el Gobierno de Yucatán obtuvo la concesión del ferrocarril de vía angosta, el Gobierno de Campeche obtuvo la concesión de la línea de Campeche a Calkiní, siendo Gobernador del Estado el Dr. Juan Montalvo.

El Ferrocarril de Mérida a Calkiní con Ramal a Celestún fue contratado por el Gobierno del Estado de Yucatán y el Ministerio de Fomento, habiendo sido aprobada la Concesión por la Legislatura Local el día 12 de octubre de 1880.

El día 6 de abril de 1881, el Gobierno del Estado de Yucatán traspasó la Concesión del ferrocarril de vía angosta a los Sres. Agustín del Río, Francisco Ongarrio y Juan Castellanos León y Cía. quienes organizaron la Cía. Limitada de Ferrocarril de Mérida a Calkiní con Ramal a Celestún.

Siendo Gobernador del Estado de Yucatán el Gral. Octavio Rosado, se clavó el primer riel, avocándose los Sres. Rodulfo G. Cantón y Olegario G. Cantón, a construir los primeros tramos de vía

¹¹² Párrafos citados del texto original.

hasta Chocholá; este primer riel se clavó el 6 de enero de 1882 en un terraplén de 2 Km. que partió de la esquina 66 y 69 (estación situada en el entonces cruzamiento de las calles, cuarta Sur, Poniente y Quinta Poniente Norte, o sea, de “Pavía” y Ontiveros”).)

El Gobernador del Estado de Campeche, Lic. Marcelino Castillo, ayudado por el Gral. campechano Pedro Baranda, consiguió que con fecha 23 de febrero de 1881 le fuera otorgado al Gobierno de Campeche, por el Gobierno Federal, la Concesión para construir un ferrocarril de Campeche a Calkiní de conformidad con el Decreto del 15 de diciembre de 1880; sin embargo, los esfuerzos desarrollados fueron estériles por parte de la Compañía que se formó para construir hasta que Don José Méndez Estrada, uno de los accionistas más solventes que adquirió la concesión en propiedad, vendió en la suma de \$ 125,000.00 la misma a los empresarios yucatecos que compraron la concesión de la línea Mérida-Calkiní.

En el año de 1889, los Sres. Sixto García, Miguel Peón Fajardo, José Alfredo Domínguez Peón y Eloy Haro, compraron la Línea de Campeche a Calkiní y su concesión, y el 1 de abril de 1891 se constituyó la Cía. Peninsular de Ferrocarriles que terminó la construcción de las líneas Mérida-Calkiní y Campeche-Calkiní, inaugurándose el Ferrocarril de Mérida a Campeche el 28 de julio de 1898.

La estación principal de la Cía. Peninsular de Ferrocarriles que comprendía bodegas, oficinas, talleres, etc. estuvo ubicada en la manzana situada entre las calles 67,68, 68 y 70 en la ciudad de Mérida.

La primera locomotora de vapor se puso en servicio el 16-IX-1882.

La construcción de la vía llegó a Umán el 2-IV-1883 y 2-VIII-1884 llegó a Chocholá. Tan pronto como llegó la construcción de la vía a una población, se inauguró el servicio público.

El 14 de enero de 1893, se inauguró el servicio público de Campeche a Hecelchacán.

El día 7 de junio de 1898, llegó el primer tren especial a Campeche procedente de Mérida.

El día 7 de junio de 1898, salió de Mérida la primera locomotora de vapor del Ferrocarril Peninsular, arrastrando un tren privado que llegó a Campeche, uniendo así las dos capitales.

La inauguración de la línea férrea entre Mérida y Campeche se efectuó en la línea divisoria de los Estados de Yucatán y Campeche. Los trenes inaugurales salieron de Mérida y de Campeche a las 6 p. m. y se detuvieron en la línea divisoria entre las estaciones de Halachó y Bécál para que el Licenciado Baranda, Ministro de Justicia e Instrucción Pública, en representación del Presidente de la República, Gral. Porfirio Díaz, inaugurara el servicio ferroviario ante la presencia de los Gobernadores de Yucatán y Campeche.

Los mismos concesionarios fueron autorizados para tender un Ramal de la Villa de Umán a Hunucmá, que tuvo una extensión de 21 Km. siendo construido por los Ings. Olegario G. Cantón y Félix Gómez Mendicuti.

En el año de 1902, el Ferrocarril de Mérida a Campeche pasó a ser parte integrante de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

XXXVII.-Ferrocarril de Mérida a Valladolid con Ramal a Progreso

El C. Francisco Cantón celebró un Contrato con fecha 12 de octubre de 1880 con el Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento a nombre del Ejecutivo de la Unión, para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Valladolid. El Contrato autorizaba al C. Francisco Cantón para construir y explotar durante 99 años un ferrocarril con su telégrafo entre Mérida y Valladolid pasando por Tixkokob,

Motul e Izamal, principiando inmediatamente, y a sus expensas, los trabajos de reconocimiento para determinar el trazo de la línea; los mapas y los planos quedaron sujetos a la aprobación del Ministerio, para lo cual éste nombraría un perito, a costa de la Empresa por el tiempo que duraran los trabajos. El reconocimiento de toda la línea se haría por secciones de 10 kilómetros y los trabajos de construcción comenzarían dentro de 6 meses y se continuarían hasta terminarlos dentro de un plazo de 10 años.

El C. Francisco Cantón otorgaría una fianza de \$ 15,000.00 a satisfacción del Ejecutivo y concluiría en año y medio los primeros 4 Km., y en cada año posterior se concluirían 16 Km. para que la concesión no quedara insubsistente.

El ferrocarril tendría depósitos, talleres y estaciones en los lugares de interés público.

El escantillón de la vía sería de 914 mm utilizando riel de 20 Kg/m; la pendiente máxima de la vía sería de 5 % y el radio mínimo de curva sería de 50 metros.

La Empresa quedaba exenta de toda contribución o impuesto establecido o que se estableciera en lo sucesivo en la República con excepción del impuesto del timbre. La Empresa podría importar libre de Derechos Federales o locales: alambre, aparatos telegráficos, carbón de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotoras, plataformas, rieles y otros materiales que el Ministerio de Fomento considerara necesario para la construcción, reparación y explotación del ferrocarril y su línea telegráfica.

El derecho de vía que se concedía a la Empresa era de 70 m. en toda la extensión del ferrocarril. Los terrenos de propiedad nacional que ocupara la vía y los necesarios para las estaciones, almacenes y otros edificios, así como para depósitos de agua, se entregarían a la Empresa sin retribución alguna, si son propiedad de la Nación.

La Empresa podría tomar de los terrenos de propiedad nacional los materiales de toda especie que necesitara para la construcción, explotación y reparación del camino férreo y de sus dependencias. Si la empresa necesita terrenos particulares, negociará con sus propietarios, y en su caso, serán expropiados.

El Gobierno se comprometió a dar a la Empresa una subvención de \$ 6,000.00 por cada kilómetro de vía que se construyera. La subvención a la Empresa sería pagada por la Tesorería General de la Federación, pudiendo pagarse esta subvención en terrenos baldíos del Estado si así lo solicitase.

Los directores, ingenieros, empelados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, quedan exceptuados de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, excepto en el caso de guerra extranjera.

En el Contrato se indican: las “Condiciones relativas al servicio público y al transporte de mercancía y pasajeros”; “Las obligaciones impuestas a la Empresa”; y “Cláusulas generales diversas”.

El contrato que se ha descrito fue firmado el 12 de octubre de 1880, habiendo sido aprobado el 15 de diciembre del mismo año como puede leerse a continuación:

“Manuel González, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Unión ha tenido a bien decretar lo siguiente:

El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo Único. - Se aprueba el contrato celebrado el 12 de octubre del presente año, entre el Ejecutivo de la Unión y el C. Francisco Cantón para la construcción y explotación por su cuenta de una o varias compañías de un ferrocarril de la ciudad de Mérida a Valladolid del Estado de Yucatán. El trazo de la vía férrea de que habla el artículo 2º del contrato, partirá de la ciudad de Mérida, pasando por las villas de Tixkokob, Motul, Temax e Izamal, y siguiendo rumbo a Oriente hasta llegar a Valladolid. - Joaquín M. Alcalde, Diputado presidente. - Ignacio F. Chávez, Senador presidente. - Jacinto Rodríguez, Diputado Secretario. - E. Vallejo, Senador secretario”.

Apoyo del Gobierno del Estado. - El Gobierno del Estado de Yucatán publicó el decreto siguiente apoyando la construcción del Ferrocarril de Mérida a Valladolid:

No. 78.- La 8ª Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

Art. 1º.- El Estado concede al C. Francisco Cantón, Empresario del Ferrocarril de Mérida a Valladolid la cantidad de \$ 1,000.00 por cada kilómetro que construya con sujeción a la concesión federal.

Artículo 2º.- Se faculta al Ejecutivo para que en la órbita de sus atribuciones obtenga y conceda a la Empresa los terrenos o lugares que necesite para establecer los almacenes y demás anexos a la vía férrea.

(El artículo 3º relata las obligaciones a que queda sujeta la Empresa).

Dado en el Palacio Legislativo en Mérida el 5 de marzo de 1881.- Francisco Rejón Espínola, diputado presidente. - Manuel Negroe, diputado secretario. - M. Díaz Cervera, diputado secretario.

Publicado el 5 de marzo de 1881 por orden del Gobernador M. Romero Ancona y el Oficial Mayor R. Arzamendi.

Ramal de Conkal a Progreso. - El 4 de junio de 1881, el C. Francisco Cantón y el C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio en representación del Ejecutivo de la Unión, firmaron un Contrato para la construcción de un ferrocarril de la ciudad de Progreso al pueblo de Conkal y ligándose con el de Mérida a Valladolid. Este Contrato se hizo de acuerdo con la autorización dada al Ejecutivo de la Unión el 23 de mayo de 1881, y fue publicado mediante el Decreto de fecha 4 de junio por el C. Presidente de la República, C. Manuel González, donde indica:

Art.1º. - Se autoriza al C. Francisco Cantón para construir por su cuenta o por la Compañía o compañías que organice, y para explotar de la misma manera durante 99 años, un ferrocarril con su correspondiente telégrafo, entre la ciudad de Progreso y el pueblo de Conkal, ligándose con el ferrocarril de Mérida a Valladolid.

Art. 2º. - Esta concesión se regirá por las disposiciones del decreto del 15 de diciembre de 1880, para la construcción de un ferrocarril de Mérida a Valladolid con las modificaciones siguiente: (se amplían los plazos para iniciar los trabajos de construcción y para terminar los primeros 4 Km. del ferrocarril, así como que en cada uno de los años posteriores se concluirán por lo menos 8 Km., bajo la pena de quedar inconsistente la concesión. La fianza del ferrocarril de Mérida a Valladolid se hace extensiva a este contrato.)

México, junio 4 de 1881. M. Fernández, Oficial Mayor. Francisco Cantón. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, el 4 de junio de 1881.- Manuel González, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos”.

Extensión del Apoyo del Gobierno del Estado. - En Mérida, el 25 de marzo de 1882, el C. Gobernador del Estado ordenó la impresión, publicación y cumplimiento del Decreto siguiente:

Número 9.- La 9ª Legislatura del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

Artículo único. - La subvención de \$ 1,000.00 por kilómetro decretada a favor del Ferrocarril de Mérida a Valladolid se hará extensiva al ramal de Conkal a Progreso.

Dado en el Palacio Legislativo el 24 de marzo de 1882.- Isaac Peña, Diputado Presidente. - A. Vadillo, Diputado Secretario”.

Firma: el Gobernador del Estado, Octavio Rosado. - el Oficial Mayor, R. Arzamendi.

Refundiendo Concesiones. “El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

Artículo Único. - Se aprueba el Contrato celebrado el 23 de noviembre del presente año entre el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Francisco Cantón, concesionario de los ferrocarriles de Mérida a Valladolid y de Progreso a Conkal, refundiendo en unas ambas concesiones”. - Francisco Bermúdez, Diputado Presidente. - Guillermo Palomino, Senador Presidente. - F. Riveroll, Diputado Secretario. - Blas Escontría, Senador Secretario.

Poder Ejecutivo de la Unión, a 15 de diciembre de 1883.- Manuel González, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.

El Contrato a que se refiere el Decreto que refunde las concesiones es el siguiente:

“Artículo 1º. - Quedan refundidas en una sola las concesiones del 12 de octubre de 1880 y del 4 de junio de 1881, relativas a las líneas de ferrocarril de Mérida a Valladolid y de Progreso a Conkal, otorgadas al C. Francisco Cantón, cuyas líneas se regirán en lo sucesivo por la concesión del 12 de octubre de 1880, sancionada el 15 de diciembre de 1880, cuyos artículos 1º, 8º, 9º, 10º, 18, 40, 52 y 54 se modifican. (A continuación, se indica cómo quedan los artículos ya modificados, así como diversas obligaciones de la Empresa”).

Ramal a Tizimín- El 18 de junio de 1880 por medio del decreto correspondiente, se autorizó el Contrato entre el Oficial Mayor Manuel Fernández, Encargado del Despacho de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión y el Lic. Manuel Nicolín y Echánove por el Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal de Progreso a Conkal, reformando el decreto del 15 de diciembre de 1883 para autorizar al concesionario a construir otro ramal que termine en Tizimín pasando por Espita.

Tarifa. - El 18 de marzo de 1892 se aprobó la tarifa de pasajeros para el Ferrocarril de Mérida a Valladolid y sus dos ramales, que se indica a continuación:

Cuota por cada pasajero y por kilómetro: Primera clase, 2 centavos; Segunda clase: 1.5 centavos; Tercera Clase: 1 centavo.

Subsidio- Mediante un decreto de fecha 28 de junio de 1897, el C. Presidente de la República, Gral. Porfirio Díaz, hace pública la autorización del Contrato celebrado entre el Gral. Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas en representación del Ejecutivo de la Unión y del C. Lic. Manuel Nicolín y Echánove, Representante del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal de Progreso a Conkal, donde sobresale lo siguiente:

“Que la línea Mérida a Valladolid, cuya construcción ha llegado a Temax, seguirá a Tunkás y de allí a Dzitás, para continuar hasta Valladolid.

Que el ramal aprobado para Tizimín partirá de Dzitás y pasará por Espita.

Que para auxiliar la construcción de la línea de ferrocarril y telégrafo que se han concesionado, el Gobierno se compromete a dar a la Empresa un subsidio de \$ 6,250.00 por cada kilómetro que se construya y sea aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, el que será pagado en Bonos de la Deuda Interior amortizable.

Que el subsidio comenzará a tener efecto desde el Km. 82 inclusive, quedando convenido que en el tramo comprendido entre Temax y Dzitás, de la línea troncal y de allí a Espita del ramal, sólo abonará el Gobierno dicha subvención hasta por 90 Km., aun cuando el conjunto de ambos tramos resultare de mayor longitud.

XXXVIII.- Control Gubernamental del Personal de Ferrocarriles

Con motivo del violento movimiento social indígena iniciado en el año de 1847, el Gobierno del Estado estableció un control rígido de toda la población, como ya se ha indicado. El personal que intervino en la construcción y en la operación de las líneas ferroviarias tuvo la facilidad de quedar exento de la obligación de ser enrolado en la Guardia Nacional, en los Tequios Vecinales y en los cargos concejiles. A continuación, se mencionan algunos casos que dan una idea clara del control que estaba establecido:

a.- El día 23 de agosto de 1887, el C. José Domínguez Peón, Director General de la Compañía Yucateca Limitada del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con Ramal a Celestún, envió al C. Gobernador Constitucional del Estado la: “Relación general de los empleados que permanecen hasta la presente fecha al servicio de esta Empresa y que de conformidad con el artículo 20 de la Ley de Concesión y contrato celebrado con el Superior Gobierno del Estado, están exceptuados del servicio de Guardia Nacional, Tequios vecinales y cargas Concejiles”.

Residentes en Mérida:

Clases: Director General, José Domínguez Peón; Ingeniero de la Empresa, Olegario G. Cantón; Ingeniero Inspector, David Casares; Representante del Gobierno Federal, Delfín G. Cantón; Inspector de Libros, Federico Casáres Rendón; Estacionario de Mérida, Gerardo López; Dependiente de la Estación, Nicolás Rosado; Nivelador, Antonio Cervera Canto; Conductor de Trenes, José Felipe Cosgaya; Maquinistas, Hipólito Medina, Rodrigo Franco y Miguel Ná; Fogoneros: Eduardo Ramírez y José M. Carrillo; Jefe de la Estación Abelardo Ancona; Sobrestantes: Juan Fuentes y Arturo Ortega; Capataz: Hilario Rejón; Herreros: Felipe Herrera y Santiago González; Retranqueros: Susano Ortiz, Silvestre Solís, José Pech, Gorgonio Caamal y Pedro J. Campos Carrillo; Carpinteros: Matías Canal, Ramón Moreno Evia, Esteban Carrillo, Feliciano Puerto, Anselmo Ek y José Ángel Franco; Albañil, Marcos Mex; Dependientes de la Dirección: Severo Carrillo y Pablo Durán.

Residente en Chocholá:

Clases: Estacionario de Chocholá, José Gertrudis Rodríguez; Dependiente de la Estación: Manuel González; 24 Jornaleros Voluntarios.

Clases:

Residentes en Umán: Jefe de Estación de Umán: Hilario Suárez; Dependiente de la Estación: Ernildo Durán; 3 Jornaleros voluntarios.

Residente en Kopomá: Jornalero: Miguel May

Residencia en Maxcanú: 2 Jornaleros Voluntarios: Silverio Chan y Anselmo Ek.

Nota: Como puede observarse, hasta los más altos funcionarios del Ferrocarril de Mérida a Calkiní quedaban bajo control de la Guardia Nacional.

b.- El día 25 de febrero de 1888, el C. José Domínguez Peón, Director General de la Compañía Yucateca del Ferrocarril de Mérida a Calkiní con Ramal a Celestún, envió al C. Gobernador Constitucional del Estado, el informe siguiente:

“En cumplimiento de lo dispuesto en la cláusula 7ª del Contrato celebrado entre el Gobierno del Estado, hoy al digno cargo de Ud. y esta Empresa cuya representación es a mi cargo por Decreto Núm. 83 de la 8ª Legislatura Constitucional, de fecha 31 de Marzo de 1881, tengo el honor de remitirle por duplicado la relación nominal de los empleados, dependientes y trabajadores de la vía en actual servicio, y que disfrutaban por consiguiente de la exención de cargos concejiles, tequios vecinales y servicio de Guardia Nacional.

En el duplicado de la referida relación van consignados separadamente los nombres de los Ciudadanos avecindados en el partido de esta Capital y la de los que son vecinos de los partidos de Maxcanú y Hunucmá”.

La relación de empleados y trabajadores de la vía, así como la de funcionarios del Ferrocarril, es idéntica en clases, nombres y residencia a la que aparece en el punto anterior.

c.- El 13 de junio de 1888, el C. Olegario G. Cantón, director Gral. de la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Peto, envió el informe siguiente al C. Gobernador Constitucional del Estado:

“Para los fines expresados en el Artículo 20 del Decreto de Concesión del 17 de marzo de 1879 y en el 9º del Contrato aprobado por el decreto No. 3 de la 8ª Legislatura Constitucional del Estado de 9 de enero de 1880, tengo el honor de remitir por duplicado a ese Ejecutivo del digno cargo de Ud., la relación nominal de los empleados y jornaleros que están al servicio de esta Empresa, con especificación de los municipios de Acanceh, Timucuy y Tecoh a que corresponden, a fin de que se digne, si así lo tiene a bien, librar las órdenes correspondientes”. El acuerdo del C. Gobernador, en esa misma fecha (13 de junio), fue en el sentido de acusar recibo y remitir un ejemplar de tales listas al Jefe Político de Acanceh.

En la relación nominal enviada al C. Gobernador se menciona como Estacionario al pueblo de Acanceh el C. Adolfo Manrique, apareciendo el C. Sebastián Echeverría como Estacionario de Kanasín, mencionándose a 20 trabajadores como Guardavías en el pueblo de Acanceh.

d.- El día 1º de noviembre de 1890, el C. Delfín G. Cantón, Superintendente de la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Peto, informó al C. Gobernador Constitucional del Estado lo siguiente:

“El Infrascrito Superintendente del Ferrocarril de Mérida a Peto, tiene el honor de remitir a ese Superior Gobierno del digno cargo de Ud. la relación de los empleados que están al servicio de dicho ferrocarril, que de conformidad con el Art. 9º del contrato celebrado con el supremo gobierno del estado el 10 de diciembre de 1879, aprobado por la H. Legislatura Constitucional del mismo, en sesión ordinaria de 8 de enero de 1880, están exentos de cargos concejiles, tequios vecinales y servicio de

Guardia Nacional”. - El acuerdo del C. Gobernador, de fecha 4 de noviembre, fue en el sentido de “acusar recibo y enviar un ejemplar a la Jefatura de Mérida”.

En la relación enviada al C. Gobernador se mencionaron 65 personas con residencia en Mérida y Kanasín, entre las que se distinguen los funcionarios: Rodolfo G. Cantón, Olegario G. Cantón, Delfín G. Cantón, Manuel de Arrigunaga, Alberto Manzano R., etcétera.

XXXIX.-Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio S. A.

La Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio S. A. fue constituida por escritura pública de fecha 8 de septiembre de 1899, con las bases estipuladas en dicha escritura y en las adiciones y reformas que acordó la Asamblea General de fecha 16 de Diciembre de 1889, estipuladas también en escritura pública, y a los contratos de concesión otorgados por el Gobierno Federal para la construcción de un muelle en el Puerto de Progreso a favor de Don José Gabriel Escalante con fecha 22 de noviembre de 1897, reformado el 10 de agosto de 1898, y para la construcción de un ferrocarril de Mérida al Puerto de Progreso a favor de los Licenciados Rosendo Pineda y Joaquín D. Casasús con fecha 14 de septiembre de 1899; todas las concesiones mencionadas con anterioridad fueron transferidas legalmente a la “Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio”.

El objeto de la Compañía, domiciliada en Mérida, Yuc. era: la construcción y explotación de un muelle en el puerto de Progreso; la construcción y explotación de almacenes en el mismo puerto; la construcción y explotación de un ferrocarril de vía angosta de Mérida a Progreso; la construcción y explotación de una línea telegráfica o telefónica para el servicio de la Compañía y para el servicio público; y para establecer otros servicios para comodidad del público y beneficio de la Compañía relacionados con los de ferrocarril, muelle y almacenes.

El capital inicial de la Compañía fue de \$ 1’500,000.00 representado en 15,000 acciones fundadoras de a \$ 100.00 cada una. Los accionistas no podían mezclarse de ninguna manera en la administración de los negocios de la Compañía, cuya duración se estipuló en 99 años a partir de 1899.

La Compañía estaba regida por un Consejo de Administración elegido entre los accionistas y por un Director General sometido a los acuerdos y decisiones del Consejo formado por un Presidente, un tesorero y 2 vocales elegidos en la Asamblea General de Accionistas que también elegía a un Comisario Propietario y a Otro Suplente para la vigilancia de la Compañía.

Los Estatutos de la Compañía fueron firmados el 16 de diciembre de 1899 por Rodolfo G. Cantón, Perfecto Irabién Rosado, José Gabriel Escalante, A. Montes, R. Suárez, Alberto de Zavala, Aurelio Portuondo y 15 personas más, así como la “Cía. Agrícola García Morales” S. A. y la “Cía. Sucesora de C. Cámara” S. A. Firmando por ellas A. García Fajardo y Ernesto Cámara respectivamente.

Tuvimos la oportunidad de tener en las manos el Título N° 3345 de la Serie A de la COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL, MUELLE Y ALMACENES DEL COMERCIO Sociedad Anónima, domiciliada en Mérida de Yucatán, República de México con las siguientes leyendas: “Constituidas de conformidad con las Escrituras Públicas de 8 de septiembre de 1899 y 20 de Febrero de 1900, y cuya duración será de 99 años, que terminarán el 8 de septiembre de 1998”.----- “Capital: \$ 6,000.00”.----- “El portador de este Título es propietario de una de las seis mil Acciones Fundadoras en que está dividido el capital de: seiscientos mil pesos de esta Compañía. Esta Acción Fundadora vale Cien Pesos, y da derecho al tenedor de ella en proporción al activo social que resulte después de liquidada la Sociedad, y a las utilidades anuales, cuya distribución se acuerde de conformidad con las Escrituras de fundación social y Estatutos”. ----- “Mérida, abril 1° de 1904”. -----.

XL. -Tendido de Vía en el estado de Yucatán

Es sabido que el tendido de vía ancha de Mérida Progreso se inició en el año de 1875; inaugurándose el servicio ferroviario en esta vía el día 15 de septiembre de 1881; para entonces ya estaba en construcción la línea de Mérida a Peto con vía angosta que se inició en el año de 1879, habiéndose inaugurado el servicio ferroviario del tramo Mérida-Acanceh en el año de 1881.

Es digno de comentar que en la línea de vía ancha Mérida-Progreso se corrió el primer tren de Mérida a San Ignacio el 2 de febrero de 1879, con la locomotora de vapor de vía ancha denominada “El Pato”, que fue comprada al Ferrocarril Mexicano.

El anhelo de comunicación ferroviaria estaba fructificando de manera que para el año de 1878 se habían construido 50 kilómetros de vías férreas y la construcción de la red ferroviaria en el año de 1884 se encontraba en los lugares que indica la siguiente tabla.

| FERROCARRIL | CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA ANGOSTA |
|------------------------------------|--------------------------------|
| Ferrocarril de Mérida a Calkiní | Entre Umán y Chocholá |
| Ferrocarril de Mérida a Peto | En Lepán |
| Ferrocarril de Mérida a Valladolid | Entre Conkal y Tixkokob |
| Ramal Conkal-Progreso | Entre Conkal y Chicxulub |

En diciembre de 1884, al terminar el período gubernamental del Gral. Manuel González, se habían construido ya 200 Km. de vías férreas en Yucatán. Como puede observarse, a pesar de la difícil situación económica en Yucatán, que no se había recuperado del movimiento social indígena, tal como puede interpretarse de los informes que rindieron los Jefes Políticos de los Partidos al C. Gobernador del Estado en el año de 1875, se vigorizaba la necesidad de comunicación ferroviaria y se traducía este esfuerzo en hechos palpables. Así, el servicio ferroviario en vía angosta Mérida-Conkal-Progreso fue inaugurado en el año de 1886; la construcción del ferrocarril de Mérida a Peto se continuaba en 1887, encontrándose entre X-kanchakán y Hunabchén; en el mes de septiembre de 1888, el Ferrocarril de Mérida a Calkiní había inaugurado el servicio ferroviario hasta el pueblo de Kopomá; y en lo que respecta al Ferrocarril de Mérida a Valladolid en vía angosta, el día 22 de julio de 1888 se inauguró el tramo de Tixkokob-Motul; de esta manera quedaba comunicada la zona henequenera de Motul con Mérida y con el puerto de Progreso para la posible exportación de henequén.

Cumpliendo con las obligaciones que imponían las concesiones ferroviarias, ya se operaban trenes en el año de 1888 habiendo servicio regular en parte de las líneas que se estaban construyendo, transportándose carga y pasajeros. En las tablas siguientes puede observarse su desempeño:

NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS EN FERROCARRILES

| | LÍNEA | LÍNEA | LÍNEA | LÍNEA |
|------|-----------------|----------------|-------------------|-------------|
| AÑO | MÉRIDA-PROGRESO | MÉRIDA-CALKINÍ | MÉRIDA-VALLADOLID | MÉRIDA-PETO |
| | | | | |
| | | (INGRESOS \$) | | |
| 1881 | 56085 | | | 22852 |
| 1882 | 84016 | | | 81102 |

| | | | | |
|------|--------|-------|-------|-------|
| 1883 | 83231 | 22944 | 2570 | 88920 |
| 1884 | 87159 | 97285 | 12596 | 81566 |
| 1885 | 64173 | 76135 | 18596 | 64118 |
| 1886 | 77139 | 65274 | 25798 | 62983 |
| 1887 | 85044 | 68883 | 32298 | 62763 |
| 1888 | 109997 | 86329 | 37957 | 92773 |

CARGA TRANSPORTADA POR FERROCARRIL EN TONELADAS

| | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 1882 | 41934 | | | |
| 1883 | 59859 | 462 | 609 | 5654 |
| 1885 | 76611 | 794 | 8260 | 16919 |
| 1886 | 58239 | 6265 | 33276 | 17368 |
| 1887 | 46055 | 8106 | 58096 | 15827 |
| 1888 | 30872 | 11504 | 65864 | 20231 |

La inauguración del servicio ferroviario en el Ferrocarril Mérida-Valladolid hasta Motul en julio de 1888 y la continuación de la construcción hacia Temax, aunado al éxito evidente que estaba teniendo la transportación ferroviaria como puede observarse en las Tablas anteriores, motivó a los empresarios yucatecos para que intervinieran en la construcción de una infraestructura de transportes que resolviera su problema de transporte de carga y pasajeros apoyándose en la futura red de comunicaciones de vía ancha y angosta en Yucatán, para lo cual a partir del año 1889 se hicieron una serie de solicitudes al Gobierno del Estado, pidiendo la autorización para construir vías férreas en escantillón de 60 cm. en su mayoría con el Sistema Decauwille y tracción animal.

A partir de la colocación del primer riel en Yucatán en el año de 1875, sucedieron los siguientes eventos dignos de mención, antes del año 1889, relacionados con la construcción de vías férreas ancha y angosta que posteriormente fueron la base para la integración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán:

- 1.- En 1875, la Plaza Mejorada de la ciudad de Mérida es ocupada para establecer en ella la Estación del Ferrocarril de vía ancha de Mérida a Progreso.
- 2.- La construcción de la línea de Mérida a Progreso, de vía ancha, se suspendió por problemas económicos cuando el tendido de vía había llegado a Xcanatún.
- 3.- En el año de 1877 se reanudó la construcción del ferrocarril hacia Progreso.
- 4.- El día 2 de febrero de 1879 se inició el servicio ferroviario entre Mérida y San Ignacio.
- 5.- El día 21 de marzo de 1879 se clavó el primer riel de la línea Mérida-Peto, de vía angosta.
- 6.- El día 16 de septiembre de 1880 quedó en servicio ferroviario el tramo Mérida-Kanasín de la Línea Mérida-Peto.

7.- El día 15 de septiembre de 1881 se utiliza la locomotora de vapor “Guadalupe” en la inauguración del servicio ferroviario de Mérida a Progreso, utilizando 15 vagones en el transporte de 1500 personas.

8.- El 16 de septiembre de 1881 se inició el servicio ferroviario Mérida-Acanceh en la Línea Mérida-Peto, con un tren especial remolcado por la locomotora de vapor de vía angosta “Acanceh”.

9.- El día 6 de enero de 1882 se clavó el primer riel de la Línea Mérida-Calkiní de vía angosta, con Ramal a Celestún, a partir de la esquina de las calles 66 y 69 de la Ciudad de Mérida; la estación se ubicó en la manzana de las calles 67, 68, 69 y 70.

10.- El primer riel de la vía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid se clavó el día 5 de febrero de 1882 en la esquina de las calles 47 y 48 al final de la calle de Osorno. La Línea se construyó de vía angosta.

11.- El día 25 de marzo de 1883 llegó a la Villa de Tecoh la construcción de la vía angosta Mérida-Peto.

12.- El día 2 de abril de 1883 se inauguró el servicio ferroviario en el tramo Mérida-Umán de vía angosta de la Línea Mérida-Calkiní.

13.- El día 5 de mayo de 1883 se inició el servicio ferroviario con la locomotora de vapor “Conkal” en el tramo Mérida-Conkal de la Línea Mérida-Valladolid, de vía angosta.

14.- El día 2 de agosto de 1884 llegó el tendido de riel en vía angosta a Chocholá en la Línea Mérida-Calkiní.

15.- El día 2 de abril de 1885 se inauguró el servicio ferroviario en el tramo entre Lepán y X-kanchakán a 47.5 Km. de Mérida en la Línea Mérida-Peto.

16.- El día 4 de julio de 1886 se inauguró el Ramal Conkal-Progreso de vía angosta con la finalidad de transportar carga de la Línea Mérida-Valladolid a Progreso, sin dar la vuelta por Mérida.

17.- El día 15 de septiembre de 1886 se inició el servicio ferroviario a Hunabchén en la Línea Mérida-Peto, quedando inaugurado el servicio público.

18.- El día 2 de abril de 1887 se inició la construcción de la vía ancha de la línea de Mérida a Izamal, terminando en Sotuta.

19.- El día 15 de septiembre de 1887 se inició el servicio ferroviario en el tramo de Tixkokob a Euán en la Línea de vía ancha Mérida-Izamal.

20.- El Ferrocarril Mérida a Valladolid con Ramal a Progreso extendió sus vías en el año de 1887 a un muelle en Progreso que tenía una extensión de 100 metros y un calado de 15 pies, para poder cargar barcos con henequén.¹¹³

XLI. - Profesionistas Yucatecos en la Construcción de la RED Ferroviaria en Yucatán

Para desarrollar las zonas productivas del Estado de Yucatán, los empresarios yucatecos, impulsaron la construcción del “camino de fierro”, utilizando mano de obra local, así como profesionistas de la Entidad. A continuación, se mencionan ejemplos del esfuerzo profesional:

¹¹³ Párrafos citados del texto original.

- 1.- Vicente Méndez Echazarreta que intervino en la construcción de la vía Mérida-Xcanatún-Progreso, de vía ancha. Otros ingenieros que intervinieron en la construcción fueron: Antonio Espinosa Rendón, Olegario Molina y Olegario G. Cantón.
- 2.- Antonio Espinosa Rendón, que dirigió la construcción de los primeros 10 kilómetros de la Línea Mérida-Peto.
- 3.- Olegario G. Cantón, que construyó del kilómetro 10 a Akil en la Línea Mérida-Peto. Construyó la vía de Mérida a Chocholá y con la intervención del Ing. Félix Gómez Mendicuti construyó los Ramales de Umán a Hunucmá y Muna. Todos de vía angosta.
- 4.- Ing. Pedro Negrete, que construyó la vía angosta del Ramal Acanceh-Sotuta.
- 5.- Miguel Medina Ayora, que construyó la línea de vía angosta de Akil a Peto para el Ferrocarril Mérida-Peto.
- 6.- Olegario Molina, que intervino en la construcción de la vía ancha Mérida-Xcanatún-Progreso a partir de Xcanatún.
- 7.- Rodolfo G. Cantón, que intervino con su hermano Olegario en la construcción de la vía angosta de Mérida a Chocholá.
- 8.- Félix Gómez Mendicuti, que construyó con el Ing. Olegario G. Cantón los Ramales de Umán a Hunucmá y Muna. Intervino en la construcción del Ferrocarril Peninsular uniendo las vías férreas entre Mérida y Campeche. Además, construyó el tramo de vía ancha Mérida-Tekantó del Ferrocarril Mérida-Izamal-Sotuta, cuya Concesión cambió de trazo para quedar Mérida-Tekantó-Izamal.
- 9.- Manuel G. Cantón, que construyó la vía angosta de Muna a Ticul.
- 10.- Primitivo Peniche, que intervino en la construcción del Ferrocarril Peninsular con el Ing. Méndez Mendicuti, uniendo las vías férreas entre Yucatán y Campeche.
- 11.- Antonio Espinosa Rendón y Mariano Brito Sánchez, que intervinieron en la construcción del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, de vía angosta, con el trazo original Mérida-Conkal-Tixkokob-Motul-Cansahcab-Temax-Tunkás-Quintana Roo-Dzitás-Valladolid.

XLII. - Los Ferrocarriles y las Fiestas Patrias

Es digno de mención que en el Estado de Yucatán se celebraron las fiestas Patrias, en algunas ocasiones, con la inauguración de un evento ferroviario o con la puesta en servicio público de una Línea Ferroviaria, como se comprueba con los casos siguientes:

- 1.- El 16 de septiembre de 1880 se inauguró y quedó en servicio el primer tramo del Ferrocarril Mérida-Peto al llegar el tendido de vía a Kanasín.
- 2.- El 15 de septiembre de 1881 se inauguró el servicio telegráfico del Ferrocarril de Mérida a Progreso.
- 3.- El 15 de septiembre de 1881 partió de Mejorada, en Mérida, a Progreso, el primer tren, con 15 vagones que transportaron 1,500 personas, arrastradas por la locomotora de vapor “La Guadalupe”.

- 4.- El 16 de septiembre de 1881, se inició el servicio público ferroviario a Acanceh en la Línea Mérida-Peto con un tren especial remolcado por la locomotora de vapor “Acanceh”.
- 5.- El 15 de septiembre de 1886 llegó el tendido de vía a Hunabchén, correspondiente al Ferrocarril Mérida-Peto, inaugurándose el servicio público.
- 6.- El 15 de septiembre de 1887 fue inaugurado el servicio ferroviario de Tixkokob a Euán en la Línea Mérida-Izamal, de vía ancha (1.435 m. de escantillón).
- 7.- El 16 de septiembre de 1893 se inauguró el servicio público entre Umán y Hunucmá.
- 8.- El 15 de septiembre de 1900 se inauguró el servicio ferroviario Mérida-Peto con un tren especial compuesto de 2 pullman y 5 coches de pasajeros arrastrados por la locomotora “M. Romero Ancona”.
- 9.- El 15 de septiembre de 1903 se inauguró el tramo ferroviario Acanceh-Hocabá, del Ramal a Sotuta, del Ferrocarril de Mérida a Peto.
- 10.- El 15 de septiembre de 1904 se terminó la Línea Mérida-Muna-Ticul.
- 11.- El 15 de septiembre de 1920 se puso en servicio el Sanatorio “Rendón Peniche”, que se terminó de construir en 1919 con 7 pabellones y servicios anexos. La fachada fue proyectada por el Arq. Manuel Amábilis y la planta por el Ing. Gregory B. Webb de New York.
- 12.- La Estación Central fue inaugurada el 15 de septiembre de 1920 y el día 16 salieron de ella todos los trenes. Con la Estación Central quedaron inoperantes las estaciones de: Mejorada, Campo Marte, San Cristóbal y Peninsular.

XLIII. -Ferrocarril a Quintana Roo y frontera a Belice

En el año de 1897 se autorizó por el Gobierno Federal la construcción de los siguientes ferrocarriles, que se apoyarían en los Ferrocarriles Unidos de Yucatán:

- 1.- Peto-Bahía del Espíritu Santo, con ramal a la Bahía de la Ascensión.

2.- Valladolid hasta conectar con el Ferrocarril Peto-Bahía del Espíritu Santo.

3.- Bahía de la Ascensión-Río Hondo.

La autorización para la construcción y explotación de la Red Ferroviaria se dio a los Lics. Joaquín D. Casasús y Rosendo Pineda, el 19 de marzo, con una extensión de 450 kilómetros, con lo que quedarían comunicados los extremos del actual Estado de Quintana Roo con 2 terminales ferroviarias del Estado de Yucatán.

El 15 de septiembre del año de 1900 se clavó el primer riel a partir de Peto, de la vía que llegaría a la Bahía del Espíritu Santo, habiéndose construido 14 kilómetros de esta vía que no avanzó en su construcción por haberle faltado apoyo a la Compañía que se había formado para este fin y que se llamó: Cía. de los Ferrocarriles Sud-Orientales, la cual tuvo que abandonar los derechos de concesión entregando a la Nación los rieles que se trajeron a Yucatán para la construcción, habiéndose liquidado a la Compañía.

El Consejo de Administración de la Cía. de los Ferrocarriles Sud-Orientales estuvo integrado de la siguiente manera:

Presidente del H. Consejo: Don Olegario Molina

Consejero: Rodulfo. G. Cantón, Pedro M. Peón de Regil, Joaquín D. Casasús, Rosendo Pineda, Justo Sierra, Avelino Montes, Eloy Haro, Rafael Peón, Manuel Sierra Méndez y Joaquín Castellot.

El capital que quedó suscrito fue de \$ 1'250,000.00 en acciones de \$100.00 cada una.¹¹⁴

XLIV. -Reflexiones Respecto a la función del Ferrocarril

Establecer contribuciones especiales para comprar armas con la finalidad de defender al Estado; conceder facultades especiales al Ejecutivo del Estado para que tome las medidas necesarias en las Ramas de Guerra y Hacienda, “por la guerra de castas”; destinar los Fondos de Caminos para la compra de parque; dispensar a vecinos de un pueblo por toda su vida, de toda contribución directa o indirecta y de todo tequio vecinal, por haber defendido al pueblo con las armas en la mano; reforzar con 1500 hombres de la Guardia Nacional, el servicio de campaña en la línea fronteriza al enemigo; disponer que en el término de 4 años se destinen todas las rentas de la Federación a auxiliar los gastos “de la guerra de castas” ; suprimir en todo el Estado las llamadas Repúblicas Indígenas (las cuales habían sido abolidas en 1820, restableciéndose en 1824) provocando esta aparente falta de sensibilidad social el resentimiento correspondiente contra el Gobierno del Estado; exentar de pagar contribuciones prediales “durante la guerra de castas” a las fincas rústicas y urbanas de las poblaciones fronterizas del Oriente y del Sur; reorganizar la Guardia Nacional para contar con 4000 infantes y 1000 zapadores en Valladolid y Peto; imponer una contribución de \$ 200,000.00 sobre la contribución predial; dejar a media paga desde el Gobernador al último empleado; disponer que a todos los empleados que tengan un sueldo mayor de \$ 30.00 mensuales se les haga un descuento de 18% sin derecho a ningún reintegro; facultar al Ejecutivo del Estado para emplear hasta \$ 200,000.00 en gasto de armamento, equipo y movilización de fuerzas, pudiendo celebrar empréstitos conforme lo exijan las necesidades de campaña (año de 1895) y reduciendo 10% los sueldos de empleados y funcionarios hasta 10%, continuar con la costumbre de emplear a los varones de toda la población de más de 18 años de edad, en los Tequios como solución para hacer obra pública gratuita; continuar la costumbre de utilizar indígenas, sin retribución económica alguna, en el servicio de bombas, en turnos de 24 horas con 2 indígenas por cada bomba, dos veces al mes; recoger armas a la población indígena;

¹¹⁴ Párrafos citados del texto original.

la obligación de todos varones de 18 a 60 años de edad, de prestar su servicio militar cuando fueran requeridos para formar las Compañías de Gendarmería, estableciendo una contribución llamada “De Seguridad Pública”, etc. , significa haber tomado una serie de medidas administrativas por parte del Gobierno del Estado, en diferentes ocasiones, para mantener el orden, sostener su raquílica economía y controlar a la población sin dejar de apoyar el desarrollo de las vías de comunicación terrestre como recurso indispensable para impulsar el desarrollo económico de la zona.

Los caminos se clasificaron en: generales, particulares y municipales cambiándose en el año de 1890 a: carreteras del Estado, que parten de Mérida comunicando las cabeceras de partido; carreteras nacionales y caminos vecinales, quedando estos últimos a cargo de Cuerpos Municipales. Cada habitante de 18 a 60 años de edad tenía la obligación de realizar 4 faenas al año, mientras que el fondo de caminos se pagaba a razón de 3 reales mensuales en 4 veces al año.

A principio del siglo XX, el Gobierno Estatal hace notar una política de apoyo a la construcción y reparación de caminos y carreteras estableciendo Partidas crecientes en sus Presupuestos de Egresos , y así siendo el Presupuesto de Egresos en el año de 1905, de \$ 5,000.00.00 se duplicó en el año de 1907 , o sean, \$ 10,000.00, para ascender a \$ 25,000.00 en 1911 y a \$500,000.00 en el año de 1912, o sea 10 veces más que en 1905, lo que se explica si se tiene en cuenta que era prioritario que toda comunidad estuviera comunicada; por otra parte, la red de vías férreas en formación en el Estado de Yucatán, ya sea con vía ancha, o vía angosta o vías rurales, pertenecía a empresarios yucatecos involucrados de una manera u otra en el aprovechamiento del henequén para exportación. La Tabla “Henequén exportado de 1880 a 1905” que se elaboró con la información publicada el 1 de enero de 1907 por la Cámara Agrícola de Yucatán, y que se da a conocer a continuación, es elocuente por sí misma:

HENEQUÉN EXPORTADO POR PROGRESO DE 1880 A 1905

| ÁREA CULTIVADA | INCREMENTO HAS. | PACAS | INCREMENTO |
|----------------|-----------------|-----------|----------------------------|
| AÑO | EN HECTÁREAS | EN 5 AÑOS | ELABORADAS PACAS EN 5 AÑOS |
| 1880 | 11 312 | | 112 911 |
| 1885 | 26 798 | 15 486 | 267 478 154 567 |
| 1890 | 28 052 | 1 254 | 279 906 12 428 |
| 1895 | 38 413 | 10 361 | 283 413 103 507 |
| 1900 | 41 185 | 12 050 | 499 634 116 221 |
| 1905 | 59 800 | 9 337 | 599 835 100 201 |

Como puede observarse, fue incrementándose el área cultivada con henequén, en hectáreas, elevándose de 11, 312 en el año de 1880, a 59,800 Has. en 1905, lo que nos indica que fue necesario incrementar la infraestructura de transporte (carreteras y vías férreas) para transportar pacas de henequén cuya producción para exportación pasó de 112 911 en 1880 a 599, 835 en 1905. Desde luego, mayor área de cultivo y mayor producción de pacas de henequén significaron nuevas necesidades de inversión en la infraestructura de transporte y equipo ferroviario.

Resumiendo, agregando otros datos para mayor comprensión en otras palabras:

“En el siglo XIX, Yucatán estaba aislado por tierra del resto de la República Mexicana, aunque compartía con ésta los efectos de: las luchas internas entre liberales y conservadores; la intervención norteamericana; y la intervención francesa; pero para mayores complicaciones tuvo su propio

problema: la mal llamada ‘guerra de castas’. Por lo anterior, en la segunda mitad del siglo XIX, las comunicaciones terrestres estaban abandonadas y por la inquietud social no había prácticamente una paz estable existiendo de hecho una zona fronteriza con la zona maya; aun así, nació y prosperó una red ferroviaria apoyando el desarrollo económico del Estado de Yucatán en el cultivo, la industrialización y la exportación del henequén en rama y sus productos”.

Los datos que se dan a conocer a continuación sobre la exportación de henequén por Progreso, publicados en su oportunidad por la Cámara Agrícola de Yucatán, nos dan una idea de lo que se había logrado hasta el año de 1906:

DESTINO DEL HENEQUÉN EXPORTADO POR PROGRESO EN 1906:

| | Pacas |
|--|---------------|
| Estados Unidos | 567,044 |
| Canadá | 21,650 |
| Cuba | 6,043 |
| Europa | |
| (Inglaterra, Alemania, Italia, Francia, España y Austria-Hungría). | 4,821 |
| Japón | 10 |
| | TOTAL 599,568 |

EXPORTADORES POR PROGRESO EN 1906:

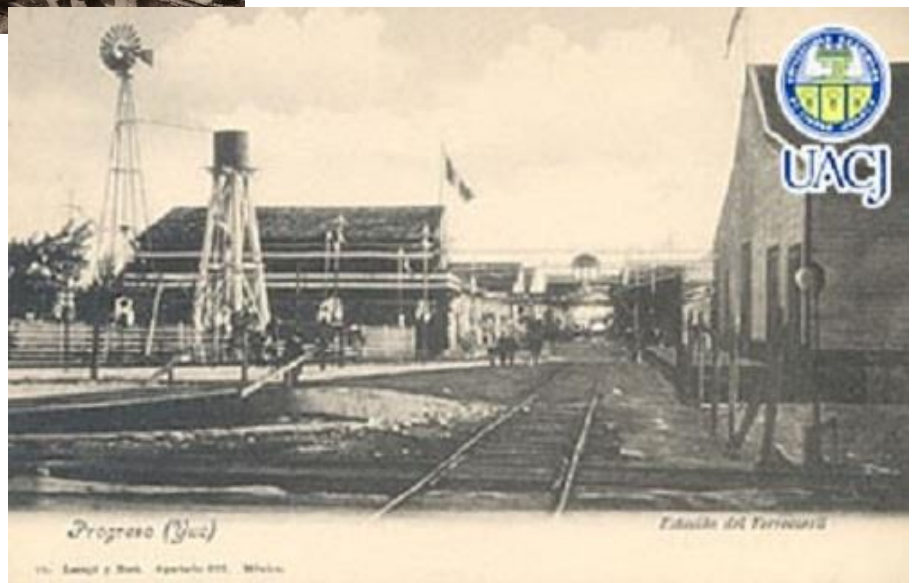
| | Pacas |
|-------------------------|-------------------------------|
| Avelino Montes S. en C. | 309,550 |
| Arturo Pierce | 216,706 |
| E. Escalante e Hijo | 56,621 |
| C. Urcelay M. | 10,813 |
| J. Caballero S. de C. | 5,468 |
| José J. Palma e Hijos | 200 |
| Ricardo Molina | 200 |
| C. Agrícola de Yucatán | 10 |
| | TOTAL 599,568. ¹¹⁵ |

¹¹⁵ Párrafos citados del texto original.

Ferrocarril a Campeche (vía ancha)



Estación de ferrocarril de Progreso obsérvese el lado izquierdo la rotonda en donde era colocada la locomotora para darle media vuelta en posición de regresar a Mérida (vía ancha)



PREAMBULO III

Tercera parte. - RED DE VIAS DE JURISDICCION ESTATAL

La red de tranvías en Yucatán se inició en el año 1889, año en el que el Gobierno Estatal autorizó la construcción y explotación de 22 vías especificándose el escantillón de la vía, el lugar de origen y de destino, radio de curvatura de la vía, pendientes, paso del riel, etc. Se hizo una relación de las vías autorizadas y tratándose de servicio público cuáles eran las tarifas aplicables.



One of the Really Nifty Street Cars of Yucatan.

Tranvía de la hacienda kananchén (Riel de Decauville)



Tranvía esperando al ferrocarril en la estación de Yuncú (Riel de Decauville)

Capítulo 3

XLV. -Red de Vías Decauville

La operación ferroviaria con tracción animal en los primeros tramos de vías construidas en el Estado de Yucatán, motivó que se emprendiera la construcción de vías con la autorización del Gobierno del Estado mediante la expedición de decretos por la Legislatura del Estado. En el Archivo General del Estado de Yucatán se pueden consultar los decretos siguientes:

Año 1889

Decreto Núm. 56 del 16 de enero de 1889.- La XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán en nombre del pueblo decreta: Se autoriza al Lic. Félix Gómez Mendicuti para construir y explotar un tranvía con su teléfono o telégrafo comunicando los pueblos de Cacalchén, Hocabá, Tahmek, Sanahcat, Huhí, Xochel, Kantunil e Izamal. La empresa hará los trazos de la vía y los ramales y someterá al Ejecutivo los planes para su aprobación por secciones de 10 km, pudiendo ser menores o mayores según las distancias que separen a 2 poblaciones que deban unirse pudiendo modificarse los planos aprobados sujetando los nuevos planos al mismo trámite de aprobación.

Los trabajos de construcción se iniciarán a los 6 meses de aprobados los planos y continuarán hasta concluir los primeros 10 km. dentro de un año de comenzados. El peso del riel será de 9 kg/m; el ancho entre los bordes interiores de los rieles (escantillón de la vía) será de 60 cm.; los radios de las curvas podrán reducirse hasta a 15 m. y las pendientes no podrán extenderse a más de 3%.

El servicio se hará por tracción animal o de vapor o por otro medio de locomoción que se proponga y que apruebe el Ejecutivo del Estado.

Quedan libres de todo derecho de Estado y Municipales establecidos o que en lo futuro se establezcan durante 20 años, los capitales invertidos en la construcción de la vía y sus dependencias, estaciones, terrenos y toda clase de materiales que se importen para el mismo y para el teléfono y oficinas que para el mismo servicio de la empresa deban colocarse. La empresa podrá ocupar las carreteras cuya ocupación sea indispensable con la aprobación del Ejecutivo, dejando un ancho suficiente para el libre tránsito de 2 carruajes y abriendo canales de desagüe.

Los directores, ingenieros y todo el personal que se utilice estarán exentos del servicio militar y cargos concejiles durante el tiempo que sirvieren en el camino, salvo en caso de guerra extranjera o de castas.

Para el tránsito por las poblaciones, la Empresa podrá ocupar las calles que sean indispensables para la colocación de la vía sin afectar el libre tránsito de 2 carruajes (debiendo contar con el consentimiento de los municipios), los terrenos que le sean indispensables para sus estaciones, almacenes y dependencias.

La Empresa queda autorizada para emitir acciones, bonos y obligaciones, y para disponer de ellas, así como para hipotecar la línea y sus dependencias, dando a sus acreedores hipotecarios la mayor seguridad de los pagos y el derecho de explotar en todo o en parte cualquiera de las propiedades de la Empresa. Las hipotecas sólo serán válidas cuando se hicieren a favor de individuos o asociaciones particulares.

La Empresa estará sujeta a todas las leyes y reglamentos vigentes y las que en lo sucesivo se expidan por el Gobierno del ESTADO sobre ferrocarriles, transportes o teléfonos, en todo lo que no se oponga a la presente concesión. La Empresa será siempre mexicana aun cuando todos o algunos de sus socios sean extranjeros; los extranjeros que como socios o con algún otro carácter formen parte de la

Empresa serán considerados como yucatecos y sólo tendrán los derechos y los medios de hacerlos valer que las leyes del Estado concedan a los yucatecos.

La Empresa no podrá traspasar ni hipotecar la concesión de este contrato, ni el ferrocarril, ni el teléfono, ni ninguna de sus dependencias a algún gobierno extranjero, siendo nulo todo contrato que se celebrará en contravención de este artículo. Tampoco podrá la Empresa admitir como socio a ningún gobierno extranjero siendo nulo todo contrato o pacto que con este motivo se celebre.

Las secciones del ferrocarril según las fuere construyendo la Empresa serán puestas inmediatamente al servicio público.

Tarifa de precios que se ha de cobrar:

Transporte de pasajeros por cada kilómetro o fracción recorrida.

Primera clase 3 centavos

Segunda clase 2 centavos

Tercera clase 1.5 centavos

A cada pasajero se le admitirá 10 kg. de equipaje.

La Empresa no tendrá obligación de recibir menos de 12 centavos por cada pasajero por una distancia cualquiera.

Mercancías:

Por el flete de cada 500 kg. por cada kilómetro de distancia recorrida:

Primera clase 6 centavos

Segunda clase 4 centavos

Tercera clase 3 centavos

La Empresa no estará obligada a percibir menos de 25 centavos por cualquier cantidad de carga transportada a cualquier distancia.

Almacenaje.

Toda vez que los dueños o consignatarios de mercancías no ocurran dentro de 48 horas después de haber recibido el aviso de su llegada, pagarán 1 centavo diario para cada 100 kilogramos de peso. Los metales preciosos u objetos de valor pagarán 2 centavos por cada \$200.00 de valor o fracción de \$200.00.

La empresa podrá cobrar además lo que fuere preciso por los gastos de recibo o entrega de los trenes.

Transportes diversos por kilómetro.

Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos 5 centavos

Ganado menor, lote de 4 piezas 5 centavos

Perros, cada uno 2 centavos

Cadáveres en tren separado de mercancías 1 centavos.

El transporte de los efectos del Gobierno, tropas, materiales de guerra, Ingenieros, Agentes y Comisionados en servicio público, lo hará la Empresa por la mitad de la cuota que corresponda en cada caso, según Tarifa. La correspondencia, impresos y empleados públicos despachados por la Administración de Correos para el servicio de este ramo, serán conducidos gratis.¹¹⁶

Poder Legislativo: L. Albertos, D. P.; R. Rivas, D. S.; Fernando Peraza, D. S.

Poder Ejecutivo: Guillermo Palomino, Gobernador; R. Arzamendi, Oficial Mayor.

Decreto Núm. 58 del 17 de enero de 1889.- Se autoriza a los C. C. Alfonso Cámara y Cámara y Rafael Quintero para construir y explotar una línea férrea vecinal con su teléfono o telégrafo para servicio exclusivo del mismo ferrocarril, que una entre sí las poblaciones y fincas que constituyen los Partidos de Ticul, Tekax y Peto.

Para este Decreto se tomó como modelo el Decreto 56 para Permiso, Trayecto, Plano para la construcción de la vía, Auxilios ministrados por el Estado, Obligaciones impuestas a la Empresa, Condiciones respecto al servicio público, Tarifa de precios y otros, con salvedades del escantillón de la vía que en este caso se estipuló de 500 a 914 m. m. libre durante 20 años de pago de derechos Estatales y Municipales por capitales invertidos en la construcción de la vía y sus dependencias, estaciones, terrenos y toda clase de materiales que se importen para el mismo objeto y para el teléfono y oficinas que se requieren para el servicio de la Empresa.¹¹⁷

Decreto 61 del 18 de enero de 1889.- La XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán a nombre del pueblo decreta:

Se autoriza al Dr. Marcial Cervera para construir y explotar por su cuenta un tranvía con su teléfono o telégrafo para comunicar Izamal, Sitalpech, Tunkás, Sisal, Poxilá y Xanabá.

La Empresa comenzará inmediatamente los trabajos de reconocimiento y trazos y remitirá al Ejecutivo un ejemplar de los planos para su aprobación; el reconocimiento de la línea se hará por secciones de 10 km. que se irán pasando al ejecutivo, pero las secciones podrán ser menores o mayores de 10 km. dependiendo de las distancias a las poblaciones. Los nuevos planos se someterán al mismo trámite de aprobación.

El escantillón de la vía será de 60 cm. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta 15 m. y las pendientes no podrán extenderse más de 3%.

El servicio se hará por tracción animal o de vapor u otro medio de locomoción que proponga la Empresa y apruebe el Ejecutivo del Estado.

Para la elaboración de este Decreto se tomó como modelo el Decreto 56 para: Permiso, Trayecto, Plano para la construcción de la vía, Auxilios ministrados por el Estado, Obligaciones impuestas a la Empresa, Condiciones respecto al servicio público, Tarifas de precios y Otros.

¹¹⁶ Decreto Núm. 56 del 16 de enero de 1889, correspondiente a la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán en nombre del pueblo. Comprobar la información en la obra. (Esto corresponde de la Página. 1 a la foja 5, que se encuentra en el texto original).

¹¹⁷ Decreto Núm. 58 del 17 de enero de 1889, correspondiente a los C. C. Alfonso Cámara y Cámara y Rafael Quintero para construir y explotar una línea férrea vecinal con su teléfono o telégrafo para servicio exclusivo del mismo ferrocarril. (Esto corresponde a las Páginas. 5 y foja 6, que se encuentra en el texto original).

Las secciones del ferrocarril se pondrán al servicio público conforme se vayan construyendo y las tarifas de precios que se han de cobrar no podrán exceder los precios siguientes:

Transporte de pasajeros por cada kilómetro o fracción recorrida:

Primera clase 3 centavos

Segunda clase 2 centavos

Tercera clase 1.5 centavos

A cada pasajero se le admitirá 10 kg. de equipaje libre.

La empresa no tendrá la obligación de recibir menos de 12 centavos por cada pasajero por una distancia cualquiera.

Mercancías:

Primera clase 6 centavos

Segunda clase 4 centavos

Tercera clase 3 centavos

La empresa no estará obligada a percibir menos de 25 centavos por cualquier cantidad de carga transportada a cualquier distancia.

Almacenaje.

Almacenaje libre: 48 horas. Si no se recoge la carga en el tiempo libre se pagarán por cada 100 kg. de peso: 1 centavo diario.

Los metales preciosos u objetos de valor pagarán 2 centavos diarios por cada \$200.00 o fracción de \$200.00.

La Empresa podrá cobrar además lo que fuera preciso por los gastos de recibo o entrega de mercancías.

Transportes diversos por kilómetro.

Las Tarifas Especiales requieren la aprobación del Ejecutivo del Gobierno del Estado.

El transporte de efectos del Gobierno, tropas, materiales de guerra, Ingenieros, Agentes, y Comisionados en servicio público lo harán al 50% de las tarifas aprobadas.

Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos 5 centavos

Ganado menor, lote de 4 piezas 5 centavos

Perros, cada uno 2 centavos

Cadáveres en tren separado de mercancías \$1.00.¹¹⁸

Decreto Núm. 62 del 19 de enero de 1889.- Se autoriza al Lic. Antonio Espinoza para construir y explotar un tranvía con su teléfono o telégrafo para comunicar a los pueblos: Chicxulub, Ixil, Mocochoá, Baca y Dzemul. En este Decreto se tomó como Modelo el Decreto Núm. 61 para: Permisos, Trayectos; Plazo para la construcción de la vía, Auxilios ministrados por el Estado, Obligaciones impuestas a la Empresa; Condiciones respecto al servicio público, debiendo destacarse la libertad de todo derecho de Estado y municipales durante 20 años a los capitales invertidos en la construcción de la vía y sus dependencias, estaciones, terrenos y toda clase de materiales que se importen para el mismo objeto y para el teléfono o telégrafo y oficinas que para el mismo servicio de la Empresa deben colocarse.*

Tarifa de precios para pasajeros por cada kilómetro o fracción recorrida:

Primera clase 3 centavos

Segunda clase 2 centavos

Tercera clase 1.5 centavos

A cada pasajero se le admitirá 10 kg. de equipaje libre.

El cobro mínimo será de 12 centavos por cada pasajero por una distancia cualquiera.

Por el flete de cada 500 kg. por cada kilómetro de distancia recorrida cualquiera.

Mercancía.

Primera clase 6 centavos

Segunda clase 4 centavos

Tercera clase 3 centavos

Cobro mínimo en la carga a cualquier distancia: 25 centavos.

Almacenaje:

Tiempo libre: 48 horas. Después del tiempo libre: 1 centavo diario por cada 100 kg. de peso. Los metales preciosos y objetos de valor pagarán 2 centavos por cada \$200.00 de valor o fracción.

La empresa podrá cobrar, además, lo que fuere preciso por los gastos de recibo o entrega de los trenes.

Transportes diversos por kilómetro.

Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos 5 centavos

Ganado menor, lote de 4 piezas 5 centavos

¹¹⁸ Decreto 61 del 18 de enero de 1889, correspondiente a la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán a nombre del pueblo. (Esto corresponde de las Páginas. 7 a la foja 14, que se encuentra en el texto original).

* No modificar mantener. Se repite un poco, pero es relevante pues especifica.

| | |
|--|-----------------------|
| Perros, cada uno | 2 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 ¹¹⁹ |

Decreto Núm. 67 del 31 de enero de 1889. Se autoriza al C. Marcial Cervera para construir y explotar un tranvía con su teléfono o telégrafo para comunicar Tunkás con la Villa de Cenotillo.

Para este decreto se tomaron como modelo los Decretos anteriores que autoriza la construcción y explotación de vías férreas en el Estado de Yucatán, por lo que sólo se hacen notar los datos siguientes:

Escantillón de la vía: 60 cm.*

Decreto Núm. 68 del 1 de febrero de 1889.- Se autoriza al Lic. Albino Manzanilla para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo o su telégrafo para su servicio para comunicar entre sí las poblaciones de: Dzilam González, Dzidzantún de Lizama, Yobaín y Cansahcab con ramales de las fincas de campo de Santa Bárbara, Chichimilá, San Antonio y Tzcalá.

En este decreto se tomaron como modelo los decretos del mes de enero donde se autoriza la construcción y explotación de vías férreas, haciéndose notar las siguientes características:

Escantillón de la vía: 60 cm.; radio mínimo de curvas: 15 m.; pendiente máxima de la vía: 3%.^{*120}

Decreto Núm. 71 del 7 de febrero de 1889.- Se autoriza a la Empresa Tranvías de Mérida a prolongar hasta la Villa de Hunucmá la línea que tiene concedida hasta Cauce pasando por Ucu pudiendo establecer ramales con haciendas y pueblos circunvecinos.

Salvo algunas excepciones, las condiciones para construcción y servicio público, normas, facilidades que se plasman en este Decreto son idénticas a las que aparecen en los Decretos anteriores en materia ferroviaria.

El escantillón de la vía sería cuando menos de 50 cm.; los radios de las vías podían reducirse hasta 4 m. y la pendiente máxima sería de 5%.

Cada sección de 1 km. del ferrocarril según fuese construyendo la Empresa será puesta inmediatamente al servicio público, fijando la empresa la Tarifa de pasajes y fletes que serán autorizadas por el Ejecutivo.*

¹¹⁹ Decreto Núm. 62 del 19 de enero de 1889, correspondiente al Lic. Antonio Espinoza para construir y explotar un tranvía con su teléfono o telégrafo para comunicar a los pueblos: Chicxulub, Ixil, Mocochoá, Baca y Dzemul. (Esto corresponde a las Páginas. 14 a la foja 17, que se encuentra en el texto original).

* "Tarifas de precios" omitidas al ser similares al decreto anterior o bien por no haber tenido ningún cambio/modificación en el texto. (se le recuerda al lector que bien estos decretos pueden ser consultados en el Archivo del Estado de Yucatán.)

* Sin cambio.

¹²⁰ Decreto Núm. 68 del 1 de febrero de 1889, autoriza al Lic. Albino Manzanilla para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo o su telégrafo para su servicio para comunicar entre sí las poblaciones de: Dzilam González, Dzidzantún de Lizama, Yobaín y Cansahcab. (Esto corresponde a la Página. 14, que se encuentra en el texto original).

* Cambia.

A cada pasajero se le permitirán 10 kg. de equipaje libre de pago. La cuota mínima por pasajero será de 12 centavos; y para transporte de mercancías será de 25 centavos transportada a cualquier distancia.¹²¹

Las cuotas por Almacenaje y Transportes Diversos por Kilómetro (Ganado mayor, ganado menor y perros) es la misma que se aplicó en los últimos Decretos que autorizaron la construcción y explotación de vías férreas.*

Decreto Núm. 72 del 9 de febrero de 1889.- Se autoriza al C. Cornelio Rendón para construir y explotar un tranvía con su teléfono para poner en comunicación los pueblos de Teabo, Chumayel, Mama y Chapab en la Hacienda de Hunabchén.¹²²

Para este Decreto se siguió el modelo ya establecido por la experiencia.¹²³

La cuota por Almacenaje de mercancías y metales preciosos y objetos de valor es idéntica a los Decretos anteriores.

Decreto Núm. 76 del 27 de febrero de 1889.- Se autoriza a los CC. Florencio O. Martínez y Arcadio Sobrino para construir y explotar una vía férrea vecinal con su telégrafo o teléfono para comunicar las fincas rústicas de Kancabzonot, Santa Cruz, X-Kalakdzonot, Kanisté, San José, Santa Rosa, San Joaquín, Sitalpech y San Francisco con la vía férrea vecinal que debe construir el Lic. Alvino Manzanilla para unir las poblaciones de Dzilam, Dzidzantún, Yobaín y Cansahcab.

Escantillón de la vía: 60 cm.; radio mínimo de curvatura de la vía: 15 m.; pendiente máxima de la vía: 3%.

Para la elaboración del Decreto se siguió la costumbre ya establecida.*

| | |
|--|--------|
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |
|--|--------|

| | |
|--------------------|---------------------------|
| Flete de Gobierno: | 50% de la Tarifa normal.* |
|--------------------|---------------------------|

Decreto Núm. 77 del 27 de febrero de 1889.- Se autoriza a los CC. Rodolfo Pérez y José Dolores Aranda Arceo para construir y explotar una vía férrea vecinal con su teléfono o telégrafo para unir entre sí las poblaciones de Tekantó, Teya, Tepakán, Cansahcab, Temax, Buctzotz, Dzoncauich, Tekal y Suma.

¹²¹ Decreto Núm. 72 del 9 de febrero de 1889, autoriza al C. Cornelio Rendón para construir y explotar un tranvía con su teléfono para poner en comunicación los pueblos de Teabo, Chumayel, Mama y Chapab.

* Se puede usar como ejemplo para sintetizar en los otros decretos. (Esto corresponde de la Página. 14 a la Foja 17, que se encuentra en el texto original).

¹²² Decreto Núm. 72 del 9 de febrero de 1889, que autoriza a los CC. Florencio O. Martínez y Arcadio Sobrino para construir y explotar una vía férrea vecinal con su telégrafo o teléfono para comunicar las fincas rústicas de Kancabzonot, Santa Cruz, Kalakdzonot, Kanisté, San José, Santa Rosa, San Joaquín, Sitalpech y San Francisco. (Esto corresponde a la Página, que se encuentra en el texto original).

*Las tarifas de precios, de almacenaje y diversos se omiten pues estos como dice el texto son inventivos a los decretos anteriores.

* (ejemplo para sintetizar.) "Para la elaboración del Decreto se siguió la costumbre ya establecida." Por ende, la a tarifa de precios es omitida.

* Sin cambio decreto omitido por similitud

Datos generales de la vía: riel de 9 kg.; escantillón de 60 cm.; radio mínimo de las curvas: 15 m.; pendiente máxima: 3%.¹²⁴

Las condiciones para este Decreto fueron las ya acostumbradas.*

Cadáveres en tren separado de mercancías \$1.00

Flete de Gobierno: 50% de la Tarifa normal.

Decreto Núm. 87 del 18 de marzo de 1889.- Se autoriza al C. Ramón Ancona Bolio para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo o teléfono para comunicar la ciudad de Valladolid con las villas de Espita, Tizimín, pueblos en tránsito y Rancho Moctezuma.

En este decreto se siguió el modelo acostumbrado para establecer las condiciones y las obligaciones impuestas a la Empresa para construir y explotar una vía férrea mencionándose otras características:

Datos sobre la vía: riel de 9 kg.; escantillón de 60 cm.; radio de curvas mínimo de 15 m.; pendiente máxima de 3%.

Cadáveres en tren separado de mercancías \$1.00

Flete de Gobierno: 50% de las tarifas.

Decreto Núm. 88 del 30 de marzo de 1889.- Se autoriza al C. Antonio Espinosa para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo teléfono para comunicar el Puerto de Progreso con el pueblo de Dzilam recorriendo la costa paralelamente hasta la distancia de 2 leguas de la ciénaga.

Datos de la vía: escantillón de 60cm.; radio mínimo de curvatura: 15 m.; pendiente máxima: 3%.¹²⁵

En este Decreto se siguió el modelo ya acostumbrado.

Cadáveres en tren separado de mercancías \$1.00

Transporte de efectos y personal del Gobierno del Estado:

Flete y pasaje de la Administración de Correos: gratis.

Decreto Núm. 91 del 5 de julio de 1889.- Se concede al C. José Ma. Castro Lara el derecho de construir y explotar en la Ciudad y Puerto de Progreso, vías urbanas que recorrerán las calles y parajes siguientes: calle Central o Principal desde la entrada del muelle hasta el paraje en que se halla el puente del camino de Mérida; Calle del Ferrocarril desde la manzana primera del cuartel segundo, arrancando desde la encrucijada que forma esta calle con la de la Marina hasta la décima cuarta del cuartel cuarto en cuya esquina se dará vuelta para entroncar con la Calle Central o Principal o Calle

¹²⁴ Decreto Núm. 77 del 27 de febrero de 1889, que autoriza a los CC. Rodolfo Pérez y José Dolores Aranda Arceo para construir y explotar una vía férrea vecina. (Esto corresponde de la Página. 17 a la foja 18 del texto original).

* Omisión de datos tarifarios por similitud a los decretos anteriores, pues estos solo varían en cuanto a semántica. Nota: téngase en cuenta que algunos decretos son en referencia a Vías férreas y otros en cuanto a Tranvías

¹²⁵ Decreto Núm. 88 del 30 de marzo de 1889, que autoriza al C. Antonio Espinosa para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo teléfono para comunicar el Puerto de Progreso con el pueblo de Dzilam. Comprobar la información en la obra original. (Esto corresponde de la Página. 19 a la foja 20 del texto original).

de la Libertad desde la esquina S. O. de la manzana sexta, cuartel primero hasta la manzana sexta cuartel segundo en cuya esquina S. E. se dará vuelta al Norte hasta entroncar con la calle de la Marina; Calle de la Marina en toda su extensión desde la esquina N. E. tercera manzana, etc. comunicando a los almacenes del Ferrocarril y los de la aduana Marítima y por las calles de la Igualdad y de la Libertad.¹²⁶

Decreto Núm. 97 del 25 de julio de 1889.- Se concede al C. Lic. Alvino Manzanilla el derecho de construir y explotar en la ciudad y puerto de Progreso los tranvías siguientes:

Artículo 1º. Una tranvía que recorra desde el muelle a la Aduana y de allí al sur sobre la plazuela, dará vuelta junto al muro del terreno cercado de la Aduana hacia el oeste hasta el lote Núm. 6 de la manzana sexta del cuartel primero del mismo Muelle Fiscal pasando junto a la Aduana, dando vuelta en su ángulo N. O. y pasando junto al lote Núm. 2 de la manzana sexta del cuartel primero hasta entroncar con la tranvía que va a la Administración de Correos, manzana sexta, Cuartel Primero, prologándose hasta el muelle del Ferrocarril de vía angosta desde el mismo muelle fiscal, partiendo la plazuela de la Aduana hasta dar la vuelta a la calle de la Libertad y continuar así hacia la calle del Ferrocarril hasta penetrar al lote Núm. 2 de la manzana octava del cuartel segundo.

Artículo 2º. Podrá cruzar un ramal desde la Aduana Marítima que entronque con esta línea en la plazuela de dicha Aduana.

Artículo 3º. Otro tranvía desde el mismo muelle fiscal en la línea hacia el oriente frente a la mar en la calle nueva que dejarán las manzanas marcadas con las letras A, B, C, D, E y dando vuelta hacia el sur junto la manzana E y la sexta del segundo cuartel, etc. hacia el muelle llamado Roger y todos los que se construyan sobre o frente de la calle nueva.

Artículo 4º. Otro tranvía que entroncando con la calle “Calle Nueva” y cruzando la de la Marina se dirija hacia el sur sobre la calle de la Concordia, etc. venga sobre la calle de la Libertad hasta entroncar con la línea curva que, desde el muelle, cruzando la plazuela, viene a concluir en el lote No. 2 de la manzana octava del cuartel segundo.

Artículo 5º. El escantillón de la vía será de 56 cm. y se utilizará para transportar mercancías y pasajeros o los puntos del trayecto que recorra.

Artículo 6º. Se utilizará la tracción animal.

Artículo 7º. Se fija el término de 6 años para la construcción de estos tranvías.¹²⁷

Decreto Núm. 102 del 9 de agosto de 1889.- Se autoriza al C. Manuel Pazos Gutiérrez para construir y explotar una vía férrea vecinal con su telégrafo o teléfono que una al pueblo de Chicxulub con la Hacienda “Toó” pasando por Ixil.¹²⁸

Las obligaciones y derechos serán los mismos del Decreto 56.

¹²⁶ Decreto Núm. 91 del 5 de Julio de 1889, que concede al C. José Ma. Castro Lara el derecho de construir y explotar en la Ciudad y Puerto de Progreso, vías urbanas. (Esto se encuentra en la Página. 21, del texto original).

¹²⁷ Decreto Núm. 97 del 25 de julio de 1889, concede al C. Lic. Alvino Manzanilla el derecho de construir y explotar en la ciudad y puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página. 21 a la foja 22 del texto original).

¹²⁸ Decreto Núm. 102 del 9 de agosto de 1889, Se autoriza al C. Manuel Pazos Gutiérrez para construir y explotar una vía férrea vecinal con su telégrafo o teléfono que una al pueblo de Chicxulub. (Esto corresponde a la Página. 22 del texto original).

Decreto Núm. 113 del 10 de marzo de 1889.- La XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán Decreta:

Artículo 1º. Se autoriza al Dr. J. Clotilde Baqueiro para construir y explotar un tranvía vecinal que partiendo de la villa de Acanceh la ponga en comunicación con Cuzamá, Común, Hocabá, Sotuta, Seyé y Tekit.

Artículo 2º. Los términos, derechos y obligaciones de esta Concesión serán los mismos que fija el Decreto 56.¹²⁹

Decreto Núm. 119 del 22 de agosto de 1889.- La XII Legislatura Decreta:

Artículo único.- Se autoriza a la agencia comercial establecida en la Ciudad y Puerto de Progreso, a las casas de comercio que giran bajo la razón social de Daniel Y. Mena, R. Sandoval, Echánove Hermanos, Justo Acevedo Espejo, José C. Novelo, Rivas Hermanos y Marín Nicoli y Compañía para continuar haciendo uso de las vías férreas portátiles que tiene establecidas en el citado puerto, para el transporte de sus mercancías en los mismos términos del acuerdo que aprobó el ayuntamiento de Progreso el 27 de diciembre de 1888.¹³⁰

Decreto 120 del 22 de agosto de 1889.- Se autoriza a la Compañía de **Tranvías Vecinales de Yucatán** para prolongar su **línea férrea** hasta la Villa de Homún y para que la línea telefónica o telegráfica que establezca comunique con esta ciudad de Mérida, domicilio de la referida Compañía.¹³¹ **Esta ampliación es en los mismos términos del Decreto 56.**

Decreto 122 del 23 de agosto de 1889.- Se autoriza al C. Gonzalo Peón para construir y explotar una **Tranvía Rural** con su línea telegráfica o telefónica que partiendo de su finca Hobonya termine en esta ciudad concediéndole permiso para cruzar los ejidos de Caucel y de esta ciudad; podrá ocupar por un solo lado las calles de caucel que necesite para el tránsito de la vía férrea.

Se le concede cruzar las calles del suburbio de Santiago según el plano que presentó en su solicitud.

Esta vía puede ser cruzada por la Línea de Tranvías de que tiene Concesión la razón social “Escalante y Dondé”.

Los términos y obligaciones y derechos de esta Concesión serán los mismos que fije el Decreto 56 de este propio año.¹³²

Decreto Núm. 129 del 2 de septiembre de 1889.- Se autoriza a la Compañía del Ferrocarril “Rendón Peniche” y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta para establecer y explotar un tranvía que partiendo de un punto cualquiera cerca del Puente, cruce por la calle principal de la ciudad de Progreso y al llegar a la playa de la Aduana se bifurque en 3 líneas: una que se dirija al edificio de la Aduana; otra al Muelle de Fierro; y la tercera que se dirigirá al N. E. , cruzando de la calle de la Marina, frente a los almacenes de esta Compañía.

¹²⁹ Decreto Núm. 113 del 10 de marzo de 1889, esto corresponde a la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Esto corresponde a la Página. 23 del texto original).

¹³⁰ Decreto Núm. 119 del 22 de agosto de 1889, esto corresponde a la XII Legislatura. (Esto corresponde a la Página. 23 del texto original).

¹³¹ Decreto 120 del 22 de agosto de 1889, esto corresponde a la XII Legislatura. (Esto corresponde a la Página. 23 del texto original).

¹³² Decreto 122 del 23 de agosto de 1889, esto autoriza a la compañía del Ferrocarril “Rendón Peniche” y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta para establecer y explotar un tranvía que partiendo de un punto cualquiera cerca del puente. (Esto corresponde de la Página. 23 a la foja 24 del texto original).

La línea será de 60 o más centímetros de anchura en los bordes interiores (escantillón). Este tranvía será para pasajeros y transporte de mercancía.

Se señala a la compañía al plazo de un año para dejar concluido este tranvía; y el servicio de trenes se sujetará a las prescripciones de la policía del puerto de Progreso.¹³³

Decreto 149 del 30 de septiembre de 1889.- Se autoriza al Don Alfredo Domínguez Peón para construir y explotar un **tranvía vecinal** que partiendo de la estación del ferrocarril de Umán de la Línea de Mérida a Calkiní y Celestún se dirija a la Plaza General de dicha Villa y recorra algunas de sus calles con la autorización del Ayuntamiento respectivo.

Los términos, derechos y obligaciones de esta concesión serán los mismos que fija el Decreto 56 y a ella se sujetará el concesionario para la construcción de este tranvía.¹³⁴

Decreto 152 del 30 de octubre de 1889.- Se autoriza al C. Lic. Antonio Espinosa para la construcción y explotación de **4 tranvías** paralelas que, atravesando la ciudad de Progreso por las calles de la Marina, la del Vapor, la de Sisal y la de la Villa de la Ciénega, terminen en el extremo de ellas por ambos lados. Estas líneas podrán unirse por la parte del este por medio de otra que recorriendo la calle de Yaxactún se dirija hacia el sur, hasta el término de la misma ciudad, y en los otros puntos por medio de líneas que cortando perpendicularmente a las primeras se establezcan en las calles que no estén actualmente ocupadas, ni concedidas a otras empresas. Se le autoriza igualmente para establecer su vía en la calle de la Industria entre las manzanas 12 y 13 y transversal a las calles de Sisal y del Telégrafo.

Queda sujeto el C. Espinosa a los términos de la concesión hecha por el H. Ayuntamiento de Progreso el 28 de abril de 1888, aprobado por el Ejecutivo del Estado el 12 de abril de 1888.

Se le autoriza para construir un ramal a la vía que conduce del pueblo de Chicxulub al de Dzemul, el cual partiendo del pueblo de Ixil y pasando por los terrenos del C. Domingo Sosa próximos a la finca de San Pedro termine en la hacienda de Pacaptún sujetándose en todo este ramal a los términos del Decreto 62 de esta misma legislatura que concedió al Sr. Espinosa el permiso para la construcción de una vía férrea entre la población de Chicxulub y Dzemul.¹

Año 1890.

Decreto Núm. 5 del 29 de enero de 1890.- La XIII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

Artículo único. - Se autoriza al C. Eucario Villamor para construir y explotar un tranvía con su telégrafo o teléfono para que ponga en comunicación esta capital con el pueblo de Abalá.¹³⁵

Decreto del 30 de septiembre de 1890.- Se autoriza a los CC. Luis A. Molina y Rafael Espinosa para que parte de la vía pública que conduce del cementerio de la villa de Acanceh hasta la estación del Ferrocarril del Sur, establecida en la misma localidad, construyendo un tranvía de tradicional

¹³³ Decreto Núm. 129 del 2 de septiembre de 1889, autoriza a la compañía del Ferrocarril "Rendón Peniche" y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta para establecer y explotar un tranvía que partiendo de un punto cualquiera cerca del puente. Comprobar la información. (Esto corresponde a la Página. 24 del texto original).

¹³⁴ Decreto 149 del 30 de septiembre de 1889, autoriza al Don Alfredo Domínguez Peón para construir y explotar un tranvía vecinal que partiendo de la estación del Ferrocarril de Umán de la Línea de Mérida a Calkiní y Celestún. (Esto corresponde a la Página. 24 a la foja 25 del texto original).

¹³⁵ Decreto Núm. 5 del 29 de enero de 1890, corresponde a la XIII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo. (Esto corresponde a la Página.26 del texto original).

acción animal sistema Decauville que una sus haciendas de campo Kanchakán y Kankinische con la expresada estación cuya vía pasará por las calles del costado Norte de la plaza principal de la referida población.

Los concesionarios quedan supeditados a construir la línea con las condiciones de ornato, seguridad y policía que dicte el ayuntamiento de Acanceh y a las prescripciones de las leyes de Policía del Estado.

El servicio público de la línea será hasta el cementerio de la villa de Acanceh sujetando la tarifa de fletes a la aprobación del H. Ayuntamiento.

Se conceden 10 meses para construir la línea.

Los concesionarios ingresarán a la tesorería municipal de Acanceh \$100.00 que donaron a favor de aquella Caja.¹³⁶

Decreto del 2 de octubre de 1890.- La XIII Legislatura Constitucional del Estado libre y Soberano de Yucatán decreta:

Se autoriza al C. Marcial Echánove para ocupar parte de la vía pública que conduce de los confines de la villa de Acanceh hasta la estación del Ferrocarril del Sur, establecida en la misma localidad construyendo un tranvía de tracción animal Sistema Decauville que una su Hacienda de campo Santo Domingo con la expresada estación cuya vía pasará por las calles del costado sur de la plaza principal de la referida población.

El concesionario queda obligado a poner al servicio público la línea hasta los confines de la villa de Acanceh supeditando la tarifa a la aprobación del H. Ayuntamiento.

El concesionario queda sujeto en la construcción de esta línea a las condiciones de ornato, seguridad y policía que tenga a bien determinar el H. Ayuntamiento de Acanceh y a las leyes de la policía del Estado.

La concesión caduca si no se termina la línea en 10 meses.¹³⁷

Año 1892.

Decreto Núm. 19 del 1 de abril de 1892.- La XIV Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán a nombre del pueblo decreta:

Se autoriza al C. Leocadio Duarte para construir y explotar una línea de tranvía que partiendo de la estación que establezca en Tekax la empresa del Ferrocarril de Mérida a Peto, termine en la plaza principal de esa ciudad pudiendo construir y explotar ramales al cementerio general y la Plazuela del Padre Eterno de la misma población.

¹³⁶ Decreto del 30 de septiembre de 1890, autoriza a los CC. Luis A. Molina y Rafael Espinosa para que parte de la vía pública que conduce del cementerio de la villa de Acanceh hasta la estación del Ferrocarril del Sur, establecida en la misma localidad, construyendo un tranvía de tradicional acción animal Sistema Decauville. (Esto corresponde a la Página.27 del texto original).

¹³⁷ Decreto del 2 de octubre de 1890, la XIII Legislatura Constitucional del Estado libre y Soberano de Yucatán. (Esto corresponde a la Página. 27 del texto original).

Para la construcción el concesionario procederá de acuerdo con el H. Ayuntamiento de dicha ciudad para que designe las calles que deba ocupar quedando sujeto a la supervigilancia del mismo cuerpo para lo que se refiere a sus atribuciones.

El ancho de la vía será de 50 cm. a 1 m.

En caso de traspaso deberá hacerse a empresa mexicana sin cuyo requisito será nulo en cualquier arreglo.¹³⁸

Decreto Núm. 33 del 1 de octubre de 1892.- Se faculta a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar una línea de tranvía que partiendo de su finca de campo “Chumpus” por otra de su propiedad llamada Dzununcán termine en la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid en la ciudad de Motul.

Se podrá ocupar el camino de Cansahcab a Motul dejando libre y cómodo el tránsito público.

La concesionaria al construir la parte de la línea en la población de Motul procederá a entero acuerdo con el H. Ayuntamiento de la ciudad para la designación de las calles que deberá ocupar, quedando sujeto a la supervigilancia del Ayuntamiento.¹³⁹

Decreto 35 del 19 de septiembre de 1892.- La XIV Legislatura del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo decreta:

Se autoriza al C. Rafael R. Quintero para construir y explotar por su cuenta una línea de tranvía con su teléfono y con ramales en las 3 leguas que ponga en comunicación a los pueblos de Conkal, Mocoehá, Baca y Dzemul.

El concesionario procederá a construir de acuerdo con los ayuntamientos o juntas municipales para la designación de calles que ocupe la vía, quedando sujeto a la supervigilancia de los ayuntamientos en relación a sus atribuciones.

La empresa principiará inmediatamente los trabajos de reconocimiento y trazos y remitirá al ejecutivo del Estado un ejemplar de los planos para su aprobación.

El reconocimiento de la línea se hará por secciones de 10 km.

La empresa podrá modificar los trazos aprobados sujetando al trámite de aprobación los nuevos planos.

Los trabajos de construcción comenzarán a los 6 meses de aprobados los planos correspondientes y se construirá hasta dejar concluidos los primeros 10 km. dentro de un año de comenzado.

El peso de los rieles será cuando menos de 4.5 kg. pudiendo reducirse hasta su equivalente si fuese de acero. El escantillón será de cuando menos de 50 cm.; y los radios de las curvas podrán reducirse hasta 15 m. y las pendientes máximas serán de 3%.

¹³⁸ Decreto Núm. 19 del 1 de abril de 1892, la XIV Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán a nombre del pueblo. (Esto corresponde de la Página. 27 a la foja 28 del texto original).

¹³⁹ Decreto Núm. 33 del 1 de octubre de 1892, faculta a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar una línea de tranvía que partiendo de su finca de campo “Chumpus” por otra de su propiedad llamada Dzununcán termine en la estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid en la ciudad de Motul. (Esto corresponde de la Página. 28, del texto original).

El servicio se hará de tracción animal o de vapor; según convenga a los intereses de la empresa pudiera substituirse por otro medio de locomoción que se proponga y apruebe el ejecutivo del Estado.

La concesión caducará si después de 6 meses de publicada no se hubiesen comenzado los trabajos de construcción, cuya caducidad deberá declarar el Poder Ejecutivo.

Quedan libres de todo derecho de Estado, o municipales establecidos o que en el futuro se establezcan dentro de 20 años, los capitales invertidos en la construcción de la vía o sus dependencias, estaciones, terrenos, y toda clase de materiales que se importen para el mismo objeto y para el servicio de la Empresa que deban comprarse.

Para la construcción de la vía y del teléfono se concede a la empresa el derecho de ocupar el costado de las carreteras cuando sea indispensable a juicio de sus ingenieros y con la aprobación del Ejecutivo, dejando un área suficiente para el tránsito libre de 2 carruajes.

El director, ingenieros y demás empleados de oficinas y estaciones del tranvía y el teléfono, estarán exentos del servicio de Guardia Nacional y tequios vecinales durante el tiempo que estuvieran en el camino. La empresa se obliga a enviar cada 3 meses al Poder Ejecutivo una relación de los empleados que utilice.

La empresa queda autorizada para emitir acciones, bonos y obligaciones y para disponer de ellas, así como para hipotecar la línea y sus dependencias, dando a sus acreedores hipotecarios para la mayor seguridad de los pagos el derecho de explotar en todo o en parte cualquiera de las propiedades de la empresa. Las hipotecas sólo serán válidas cuando se hicieren a favor de individuos o sociedades particulares.

La empresa estará sujeta a todas las leyes y reglamentos vigentes o que en lo sucesivo se expidan por el Gobierno del Estado sobre ferrocarriles, transportes o teléfonos en todo lo que no se oponga a la presente concesión. La empresa será siempre mexicana aun cuando todos o algunos sus socios sean extranjeros. Los extranjeros que como socios o con cualquier otro carácter tomen parte de la Empresa, serán considerados como mexicanos en todo cuanto a ella se refiera.

La empresa no podrá traspasar ni hipotecar las concesiones de este contrato, ni el ferrocarril, ni el teléfono ni ninguna de sus dependencias a ningún gobierno extranjero siendo nulo todo contrato que celebren en contravención a este artículo. Tampoco podrá la empresa admitir como socio a ningún gobierno extranjero, siendo nulo todo pacto o contrato que con este motivo se celebre.

Las obligaciones que contrae la empresa respecto a los plazos fijados en esta concesión se suspenderán en caso fortuito de fuerza mayor debidamente justificado que impida el cumplimiento de tales obligaciones. La suspensión sólo durará el tiempo que dure el impedimento debiendo presentarse al Ejecutivo del Estado las pruebas de haber ocurrido el caso fortuito o fuerza mayor dentro de 3 meses de haber tenido lugar o haber cesado su caso.

La vía férrea que se hace mención en esta concesión, los terrenos y demás propiedades de la Empresa adquiridas en virtud de compra o cesión, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyen la tranvía y la línea telefónica así como sus ramales o dependencias se consideran como propiedad de la Empresa, pero sujetas a las leyes vigentes o que en lo sucesivo se establezca con respecto a ferrocarriles, siempre que no alteren las condiciones de la presente concesión.

Aun cuando la concesión queda sin valor, la empresa gozará del dominio pleno y la posesión de terrenos, propiedades y porciones de tranvía que hubiese construido.

La empresa no podrá traspasar o enajenar esta concesión sin el permiso previo del Ejecutivo del Estado.

Según se vayan construyendo las secciones del ferrocarril, serán puestas inmediatamente al servicio del público, fijando la Empresa la Tarifa de precios que habrá de cobrar para la conducción de pasajeros y mercancías que no podrá exceder los precios siguientes:

Por transporte de pasajeros por cada km. o fracción recorrida:

| | |
|----------------------------|--------------|
| Primera clase | 3 centavos |
| Segunda clase | 2 centavos |
| Tercera clase | 1.5 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Cuota mínima por pasajero. | 12 centavos. |

Mercancías por el flete de cada 500 kg. de mercancía por kilómetro:

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 6 centavos |
| Segunda clase | 4 centavos |
| Tercera clase | 3 centavos |
| Cobro mínimo. | 25 centavos |

Almacenaje:

| | |
|---------------------------|------------------|
| Tiempo libre | 48 horas |
| Por cada 100 kg. de peso: | 1 centavo diario |

Metales preciosos u objetos de valor: 2 centavos por cada \$200.00 de valor o fracción de \$200.00.

Se podrán cobrar gastos de recibo o entrega de los trenes.

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|--|------------|
| Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos | 5 centavos |
| Ganado menor, lote de 4 piezas | 5 centavos |
| Perros, cada uno | 2 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |

Se establecerán tarifas especiales que someterán a la aprobación del Ejecutivo del Estado para el tránsito de efectos que, por no poder prudencialmente sujetarse a peso y medida, tengan que pagar fletes superiores a los antes mencionados.

El transporte de los efectos del Gobierno, tropas, materiales de guerra, Ingenieros, Agentes y Comisionados en servicio, lo hará la Empresa por la mitad de la cuota que en cada caso corresponda según la tarifa común. La correspondencia, impresos y empleados públicos despachados por la Administración de Correos para el servicio de este Ramo, serán conducidos gratis.¹⁴⁰

Nota, - Puede considerarse este Decreto como un modelo a seguir para los Decretos sucesivos que concesionan líneas férreas Sistema Decauville.

Año 1893.

Decreto Núm. 78 del 6 de septiembre de 1893.- Se faculta a los CC. Manuel Ancona Burgos y Edmundo Cásares Martínez de Arredondo para construir y explotar la línea de tranvía con su línea telefónica que ponga en comunicación a sus fincas rústicas Katanchel y Nohchan con la Villa de Tixkokob.

En la construcción de la línea si se tiene que seguir algún camino carretero de uso público, los concesionarios sólo podrán ocupar parte del camino hasta 50 cm. del borde de la carretera dejando libre y cómodo el tránsito público.

En Tixkokob, los concesionarios procederán de acuerdo con el criterio del Ayuntamiento para la designación de las calles que deba ocupar, quedando sujeto el servicio respectivo a la sobrevigilancia del mismo Cuerpo, en lo relativo a sus atribuciones.¹⁴¹

Año 1896.

Decreto Núm. 7 del 12 de febrero de 1896.- La XVI Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán decreta:

Se autoriza al Lic. Miguel Castellanos Sánchez para construir y operar un tranvía con su teléfono que comunique Izamal con el pueblo de Dzitás, la Villa de Espita y la ciudad de Valladolid.

La Empresa fijará la tarifa de precios que ha de cobrar para la conducción de pasajeros y mercancías que no podrá exceder de los precios siguientes:

Por transporte de pasajeros por cada km. o fracción recorrida:

| | |
|----------------------------|--------------|
| Primera clase | 3 centavos |
| Segunda clase | 2 centavo |
| Tercera clase | 1.5 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Cobro mínimo por pasajero. | 12 centavos. |

Mercancías. - Fletes cada 500 kg. por kilómetro recorrido:

¹⁴⁰ Decreto 35 del 19 de septiembre de 1892, correspondiente a la XIV Legislatura del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Esto corresponde de la Página.28 a la foja 33 del texto original).

¹⁴¹ Decreto Núm. 78 del 6 de septiembre de 1893, faculta a los CC. Manuel Ancona Burgos y Edmundo Cásares Martínez de Arredondo para construir y explotar la línea de tranvía con su línea telefónica que ponga en comunicación a sus fincas rústicas Katanchel y Nohchan con la Villa de Tixkokob. (Esto corresponde de la Página.33 a la foja 34, del texto original).

| | |
|---------------|--------------|
| Primera clase | 6 centavos |
| Segunda clase | 4 centavos |
| Tercera clase | 3 centavos |
| Cobro mínimo | 25 centavos. |

Almacenaje: Mercancías por cada 100 kg. de peso 1 centavo diario después de 48 horas libres.

Metales preciosos u objetos de valor pagarán 2 centavos por cada \$200.00 de valor o fracción.

Se podrán cobrar gastos de entrega o recibo de mercancías.

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|--|------------|
| Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos | 5 centavos |
| Ganado menor, lote de 4 piezas | 5 centavos |
| Perros, cada uno | 2 centavos |

Cadáveres en carro especial separado de mercancías \$1.00

Las tarifas e itinerarios de la Empresa serán sometidos a la aprobación del Ejecutivo, publicadas antes de abrirse al tráfico y no podrán modificarse sin previa autorización del mismo Ejecutivo.

El Ejecutivo podrá suspender el servicio en toda la línea o parte de ella cuando a su juicio, previo escrupuloso reconocimiento del Ingeniero de Obras Públicas, el tráfico ofrezca peligro manifiesto de descarrilamiento.¹⁴²

Decreto Núm. 8 del 21 de febrero de 1896.- Se reforma el decreto del día 12 del actual de la manera siguiente:

Se autoriza al C. Lic. Miguel Castellanos Sánchez para construir y explotar por su cuenta un tranvía con su teléfono o teléfonos que ponga en comunicación la Ciudad de Izamal con el pueblo de Dzitás, pudiendo extender dicho tranvía a Espita y Valladolid, si conviene a sus intereses.

La empresa deberá entregar concluidos los primeros 10 Km. de la línea en los 2 primeros años contados desde esta fecha; y 4 Km. anuales, por lo menos, hasta la terminación de la vía, salvo impedimento por caso fortuito o de fuerza mayor, debidamente justificados ante el Ejecutivo del Estado. Los trabajos podrán comenzar en el punto o puntos que la Empresa crea conveniente, con previo conocimiento del Ejecutivo.

El peso de los rieles será el que señale la Empresa con aprobación del Ejecutivo; el escantillón de la vía de 50 cm. cuando menos; los radios de la curva podrán reducirse hasta 15 m. y las pendientes no podrán ser de más de 3%.¹⁴³

¹⁴² Decreto Núm. 7 del 12 de febrero de 1896, corresponde a la XVI Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Esto corresponde de la Página.34 ala foja 35, del texto original).

¹⁴³ Decreto Núm. 8 del 21 de febrero de 1896, corresponde a la reforma el Decreto del día 12 del actual de la manera. (Esto corresponde de la Página.35 a la foja 36, del texto original).

Año 1898.

Decreto núm. 27 del 30 de marzo de 1898.- La XVII Legislatura Constitucional decreta:

Se autoriza al C. Sixto García para ocupar parte de la Plaza Principal y de las calles de Halachó para construir tranvías de tracción animal que conduzca a la Estación del Ferrocarril Peninsular por un lado y al Cementerio General por el otro en la expresada Villa, pudiendo continuar la construcción de este tranvía dentro de los límites del Estado de Yucatán, hacia el rumbo del pueblo de Nunkiní, Campeche.

El escantillón de la vía será cuando menos de 60 cm.

Queda obligado el concesionario a sujetar la tarifa de pasajes y fletes que establezca a la aprobación del Poder Ejecutivo del Estado, oyendo antes el dictamen del H. Ayuntamiento de Halachó.¹⁴⁴

La concesión durará 50 años. Caducará si no estuvieran terminadas las 2 líneas en 18 meses a partir de la promulgación del Decreto.

Decreto núm. 77 del 1 de octubre de 1898.- Se autoriza a los CC. Manuel Martínez de Arredondo y José maría Castro Lara para ocupar parte indispensable de la calle 46 del Suburbio de San Cristóbal de esta ciudad y construir un tranvía de tracción animal que conduzca de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso hasta la finca de campo Chimay a 10 Km. de esta ciudad.

Cruzarán el Ferrocarril de Mérida a Peto en la calle 46 y la 67 sujetándose a las leyes federales y ocupará un lado del camino carretero de Mérida a Ticul sin perjudicar en nada el tráfico de dicho camino. El plazo para construir la línea será de 2 años desde la promulgación de este Decreto. El escantillón de la vía será de 50 cm. cuando menos.

La concesión durará 50 años y estará exenta de contribuciones Municipales y del Estado durante 20 años contados desde la inauguración de los trabajos.¹⁴⁵

Año 1899.

Decreto núm. 85 del 1 de enero de 1899.- Se autoriza al C. Antonio Zaldívar para construir y explotar un tranvía con su teléfono para comunicar a los pueblos de Hunucmá, Tetiz, y Kinchil con ramales a Samahil y Hacienda Tesis.

Datos sobre la vía: riel de 9 Kg.; radio mínimo de curvas: 15 m.; pendiente máxima: 3%; escantillón: 60 cm.

Tarifa por transporte de pasajeros por Km. o fracción recorrida:

| | |
|---------------|------------|
| Primera clase | 4 centavos |
| Segunda clase | 3 centavos |

¹⁴⁴ Decreto núm. 27 del 30 de marzo de 1898, corresponde a la XVII Legislatura Constitucional. (Esto corresponde de la Página.36, del texto original).

¹⁴⁵ Decreto núm. 77 del 1 de octubre de 1898, autoriza a los CC. Manuel Martínez de Arredondo y José maría Castro Lara para ocupar parte indispensable de la calle 46 del Suburbio de San Cristóbal de esta ciudad y construir un tranvía de tracción animal que conduzca de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. (Esto corresponde de la Página.37, del texto original).

| | |
|----------------------------|--------------|
| Tercera clase | 2 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg |
| Cuota mínima por pasajero. | 15 centavos. |

Flete de mercancía cada 500 kg. por kilómetro:

| | |
|---------------|--------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |
| Cobro mínimo. | 25 centavos. |

Almacenaje:

| | |
|---------------------------|------------------|
| Tiempo libre | 48 horas |
| Por cada 100 kg. de peso: | 1 centavo diario |

Metales preciosos u objetos de valor: 2 centavos por cada \$200.00 de valor o fracción de \$200.00.

Se podrán cobrar gastos de recibo o entrega de los trenes.

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|---|------------------------|
| Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos | 10 centavos |
| Ganado menor, lote de 2 piezas | 5 centavos |
| Perros, cada uno | 2 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |
| Transportes para efectos del Gobierno: | 50% de las cuotas. |
| Transporte de la Administración de Correos: | Gratis. ¹⁴⁶ |

Decreto 89 del 28 de febrero de 1899.- Se autoriza al C. Manuel de Arrigunaga para construir y explotar una vía férrea desde la Estación del Ferrocarril Peninsular en Halachó hasta la frontera del Estado de Campeche, pasando por las fincas de campo San Pedro y Sihó, con ramales a San Diego y Acú.

Datos de la vía: Escantillón de 914 mm.; peso del riel 8 kg/m; radio mínimo de las curvas: 15 m.; pendiente máxima de 3%.

¹⁴⁶ Decreto núm. 85 del 1 de enero de 1899, autoriza al C. Antonio Zaldívar para construir y explotar un tranvía con su teléfono para comunicar a los pueblos de Hunucmá, Tetiz, y Kinchil con ramales a Samahil y Hacienda Tesis. (Esto corresponde de la Página.37 a la foja 39, del texto original).

La tarifa de fletes y pasajes que establezca la Empresa deberá ser aprobada por el Ejecutivo del Estado.

Durante 20 años quedan libres de todo derecho de Estado y Municipales establecidos los capitales invertidos en la vía y sus dependencias, estaciones, terrenos y toda clase de materiales que se importen para la construcción y servicio de la misma vía.

La concesión caducará en 5 años si en ese plazo no se concluye la vía.¹⁴⁷

Decreto 115 de agosto de 1899.- Se autoriza al C. José D. Molina para construir y explotar un tranvía de tracción animal que partiendo de la Estación de Acanceh del Ferrocarril de Mérida a Peto pase por el pueblo de Seyé, atraviase la finca “Bacóc” y llegué al pueblo de Cuzamá.

Datos de la vía: Escantillón de 50 cm.; peso del riel 9 kg/m; radio mínimo de las curvas: 15 m.; pendiente máxima de 3%.

El concesionario podrá ocupar uno de los lados de las calles de Acanceh, Seyé y Cuzamá sin obstruir el tráfico de los carruajes y cruzándolas a nivel.

Plazo para terminar la construcción: 5 años.¹⁴⁸

Decreto 117 del 23 de agosto de 1899.- Se autoriza al C. Luis Zapata Lavadores para construir y explotar un tranvía con su teléfono para que ponga en comunicación al pueblo de Tunkás con la Villa de Cenotillo continuando a Tixbacab, a la Villa de Espita y a Calotmul, remontándose a la Villa de Tizimín.*

Decreto 118 del 23 de agosto de 1899.- Se faculta al Sr. Antonio Zaldívar para que construya y explote un tranvía con su teléfono que una la Villa de Umán con la Hacienda Tesis pasando por las fincas de Oxholón y Canchakán, terrenos del pueblo de Bolón, de la finca Chum, etc.

Datos sobre la vía: riel de 9 kg/m; escantillón de 60 cm.; radios mínimos de las curvas de 15 m.; pendiente máxima de 3%.¹⁴⁹

El plazo para la construcción de la vía es de 5 años.*

¹⁴⁷ Decreto 89 del 28 de febrero de 1899, autoriza al C. Manuel de Arrigunaga para construir y explotar una vía férrea desde la Estación del Ferrocarril Peninsular en Halachó hasta la frontera del Estado de Campeche, pasando por las fincas de campo San Pedro y Sihó, con ramales a San Diego y Acú. (Esto corresponde de la Página. 38 a la foja 39, del texto original).

¹⁴⁸ Decreto 115 de agosto De 1899, autoriza al C. José D. Molina para construir y explotar un tranvía de tracción animal que partiendo de la Estación de Acanceh del Ferrocarril de Mérida a Peto pase por el pueblo de Seyé, atraviase la finca “Bacóc” y llegué al pueblo de Cuzamá. (Esto corresponde de la Página. 39, del texto original).

* Tarifa de transportes, mercancías, almacenaje y diversos fueron omitidos pues estos son iguales al primer decreto de este año.

¹⁴⁹ Decreto 118 del 23 de agosto de 1899, faculta al Sr. Antonio Zaldívar para que construya y explote un tranvía con su teléfono que una la Villa de Umán con la Hacienda Tesis pasando por las fincas de Oxholón y Canchakán, terrenos del pueblo de Bolón, de la finca Chum. (Esto corresponde de la Página.41 a la foja 42, del texto original).

* Las tarifas de este decreto fueron omitidas, sin embargo, cabe recalcar que las tarifas de “diversos” no aparecen en este decreto, lo cual nos hace pensar que fueron omitidas, o bien estas se encuentran en el archivo original el cual puede ser consultado en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY)

Decreto 126 del 13 de septiembre de 1899.- Se autoriza al C. Roberto Casellas Rivas para construir y explotar un tranvía que comunique la Hacienda Ayín, pasando por la finca Silil a la Estación del Ferrocarril en Cacalchén.

Datos sobre la vía: Escantillón de 50 cm.; riel de 9 kg/m; radio mínimo de las curvas de 15 m.; pendiente máxima de 3%.

Podrá ocupar uno de los lados de las calles de Cacalchén sin obstruir el tráfico de los carruajes.

La tarifa de pasajes y fletes de carga requieren la aprobación del Poder Ejecutivo del Estado.

El plazo de construcción es de 5 años contados a partir de la promulgación del Decreto.¹⁵⁰

Decreto 135 del 21 de septiembre de 1899.- Se autoriza al C. Alberto García Fajardo, Gerente de la Cía. Agrícola García Morales S. A. para construir y explotar un tranvía de tracción animal con su línea telefónica que partiendo de la finca Ucú del Municipio de Halachó, se dirija a la Villa de Maxcanú continuando por la antigua carretera pública pasando por la estación denominada “Granada” del ferrocarril Peninsular.

Datos de la vía: Peso del riel de 9 kg/m; escantillón de 50 cm.; radio mínimo de curvatura de 15 m.; pendiente máxima de 3%.

En la Villa de Maxcanú se ocupará uno de los lados de las calles sin obstruir el tráfico de los carruajes y cruzándolos a nivel.

La tarifa de flete y pasaje queda sujeta a la aprobación del Poder Ejecutivo del Estado.¹⁵¹

Decreto 136 del 20 de septiembre de 1899.- Se autoriza al C. José G. Pérez Leal para construir y explotar un tranvía que partiendo de la finca “Carolina” y pasando por un lado de la carretera que conduce del pueblo de Mocochoá al de Ixil, vaya a la Estación de Mocochoá del Ferrocarril de Conkal, Mocochoá y Baca.

Datos de la vía: Escantillón de 50 cm. cuando menos; peso del riel de 9 kg/m; radio mínimo de curvatura de 15 m.; pendiente máxima de 3%.

En Mocochoá el concesionario ocupará uno de los lados de las calles sin obstruir el tráfico de los carruajes.

La tarifa de fletes y pasajes será aprobada por el Ejecutivo del Estado.

El plazo de construcción será de 2 años, caducando la concesión si no se respeta.¹⁵²

¹⁵⁰ Decreto 126 del 13 de septiembre de 1899, autoriza al C. Roberto Casellas Rivas para construir y explotar un tranvía que comunique la Hacienda Ayín, pasando por la finca Silil a la Estación del Ferrocarril en Cacalchén. (Esto corresponde de la Página.42, del texto original).

¹⁵¹ Decreto 135 del 21 de septiembre de 1899, autoriza al C. Alberto García Fajardo, Gerente de la Cía. Agrícola García Morales S. A. para construir y explotar un tranvía de tracción animal con su línea telefónica que partiendo de la finca Ucú del Municipio de Halachó, se dirija a la Villa de Maxcanú continuando por la antigua carretera pública pasando por la estación denominada “Granada” del ferrocarril Peninsular. (Esto corresponde de la Página.42 a la foja 43, del texto original).

¹⁵² Decreto 136 del 20 de septiembre de 1899, autoriza al C. José G. Pérez Leal para construir y explotar un tranvía que partiendo de la finca “Carolina” y pasando por un lado de la carretera que conduce del pueblo de

Decreto 141 del 28 de septiembre de 1899.- Se autoriza al C. José Domínguez Peón para construir y explotar una vía férrea del sistema Decauville que comunique la finca “Chactún” con la Estación del Ferrocarril Peninsular establecida en la Villa de Maxcanú.

Datos de la vía*

Se podrá ocupar uno de los lados de las calles de Maxcanú sin obstruir el tráfico de carruajes.

El Ejecutivo del Estado aprobará las tarifas de fletes y pasajes.

Durante 20 años quedan libres de todo el derecho del estado y del Municipio los capitales en dicha vía y sus dependencias, estaciones, terrenos y toda clase de materiales que se importen para la construcción y el servicio de la vía.¹⁵³

Decretos de la XVIII Legislatura en el Año de 1900.

Siendo Gobernador del Estado el C. Francisco Cantón se publicaron los Decretos siguientes:

Decreto 18 del 3 de abril. - Se autoriza al C. Antonio Ríos Suárez para construir y explotar una vía férrea del sistema Decauville que ligue dos fincas de campo, Tamchén y Santa María del Partido de Hunucmá.

Los capitales invertidos quedan libres por 20 años de todo derecho del Estado y Municipales establecidos o que en el futuro se establezcan.¹⁵⁴

Plazo de construcción: 2 años.

Decreto 27 del 3 de abril. - Se autoriza al C. José Zapata M. para construir y explotar un **tranvía** con su teléfono que comunique a Sahcabá con la ciudad de Ticul, pasando por la Villa de Muna.

Tarifa para transporte de pasajeros por kilómetro:

| | |
|----------------------------|--------------|
| Primera clase | 6 centavos |
| Segunda clase | 4 centavos |
| Tercera clase | 2 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Cuota mínima por pasajero. | 15 centavos. |

Mocochá al de Ixil, vaya a la Estación de Mocochá del Ferrocarril de Conkal, Mocochá y Baca. (Esto corresponde de la Página. 43, del texto original).

*los datos de la vía fueron omitidos al no presentar cambios a cuanto el decreto anterior.

¹⁵³ Decreto 141 del 28 de septiembre de 1899, autoriza al C. José Domínguez Peón para construir y explotar una vía férrea del sistema Decauville que comunique la finca “Chactún” con la Estación del Ferrocarril Peninsular establecida en la Villa de Maxcanú. Esto corresponde de la Página. 43 a la foja 44, del texto original).

¹⁵⁴ Decreto 18 del 3 de abril, autoriza al C. Antonio Ríos Suárez para construir y explotar una vía férrea del sistema Decauville que ligue dos fincas de campo, Tamchén y Santa María del Partido de Hunucmá. (Esto corresponde de la Página.44, del texto original).

Flete de mercancías cada 500 kg., por kilómetro:

Primera clase 10 centavos

Segunda clase 8 centavos

Tercera clase 6 centavos

Cobro mínimo para mercancías. 25 centavos.

Almacenaje:

Libre 48 horas

Cada 100 kg. de mercancías: 1 centavo diario

Metales preciosos u objetos de valor 2 centavos diarios cada \$200.

Transportes diversos por kilómetro:

Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos 10 centavos

Ganado menor, lote de 2 piezas o menos 5 centavos

Perros, cada uno 5 centavos

Cadáveres en tren separado de mercancías \$1.00

Transporte de efectos del Gobierno: 50% de la cuota en cada caso.

Transporte para la Administración de Correos: gratis.¹⁵⁵

Decreto 28 del 13 de abril. - Se autoriza a la Cía. de Tranvías Vecinales de Yucatán para aumentar las líneas que le fueron concedidas de Cacalchén a Hochtún y de Hocabá a Homún. La nueva línea partiendo de Homún pasará por Cuzamá, Acanceh y Seyé uniendo la vía a esta capital por otra línea que partiendo de Cacalchén pase por las fincas de campo Xuku, San Cristóbal, Canicab, Ticopó, Teya y San Pedro.

Se autoriza la construcción de otra línea que partiendo de Homún, Cuzamá o Acanceh continúe por los pueblos de Tekit, Mama, Teabo, Sotuta, Tixcaltuyúb, Tiholop, Ichmul, Dzonotchel y Peto.

Tarifa para transporte de pasajeros por cada kilómetro recorrido:

Primera clase 3 centavos

Segunda clase 2 centavos

Tercera clase 1.5 centavos

Equipaje libre. 10 kg.

¹⁵⁵ Decreto 27 del 3 de abril, autoriza al C. José Zapata M. para construir y explotar un tranvía con su teléfono que comunique a Sahcabá con la ciudad de Ticul, pasando por la Villa de Muna. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.44 a la foja 45, del texto original).

Cuota mínima por pasajero. 12 centavos.

Mercancías. - Por flete de cada 500 kg/km:

Primera clase 6 centavos

Segunda clase 4 centavos

Tercera clase 3 centavos

Cobro mínimo para mercancías. 25 centavos.

Almacenaje:

Libre 48 horas

Cada 100 kg. de mercancía: 1 centavo diario

Metales preciosos u objetos de valor, cada \$200.00; 2 centavos diarios.

La Empresa podrá cobrar gastos de recibo o entrega de mercancías.

Transportes diversos por kilómetro:

Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos 5 centavos

Ganado menor, lote de 4 piezas 5 centavos

Perros, cada uno 2 centavos

Cadáveres en tren separado de mercancías \$1.00

Transporte de efectos del Gobierno: 50% de la cuota.

Transporte para la Administración de Correos: gratis.¹⁵⁶

Decreto 70 del 1 de diciembre. - Se autoriza a los Sres. Alonso Patrón E., Anastasio Sabido, Juan de la R. Ortega, Manuel C. González y Eulogio Palma y Palma para construir y explotar una línea de tranvías vecinales en el Partido de Motul, en la forma siguiente:

I.- De Motul a Kiní, Dzemul, Telchac Pueblo y Telchac Puerto.

II.- De Telchac Pueblo a Sinanché.

III.- De Motul a Ucí.

IV.- De Motul a Baca.

V.- De Motul camino a Cansahcab hasta los límites del Partido.

¹⁵⁶ Decreto 28 del 13 de abril, autoriza a la Cía. de Tranvías Vecinales de Yucatán para aumentar las líneas que le fueron concedidas de Cacalchén a Hochtún y de Hocabá a Homún. La nueva línea partiendo de Homún pasará por Cuzamá, Acanceh y Seyé uniendo la vía a esta capital por otra línea que partiendo de Cacalchén pase por las fincas de campo Xuku, San Cristóbal, Canicab, Ticopó, Teya y San Pedro. (Esto corresponde de la Página.45 a la foja 46, del texto original).

VI.- Las avenidas principales de la Ciudad de Motul con las calles transversales que sea preciso ocupar.

Datos de la vía: riel de 9 kg/m; escantillón de 60 cm.; radio mínimo de curvas de 15 m.

Tarifa de precios para transporte de pasajeros por kilómetro:

| | |
|----------------------------|--------------|
| Primera clase | 5 centavos |
| Segunda clase | 4 centavos |
| Tercera clase | 3 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Cuota mínima por pasajero. | 15 centavos. |

Flete de 500 kg. de mercancía por kilómetro:

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Primera clase | 14 centavos |
| Segunda clase | 12 centavos |
| Tercera clase | 10 centavos |
| Cobro mínimo para mercancías. | 25 centavos. |

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|--|-------------|
| Ganado mayor, lote de 2 piezas o menos | 12 centavos |
| Ganado menor, lote de 2 piezas o menos | 7 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |

Almacenaje:

| | |
|--|---------------------|
| Libre | 48 horas |
| Mercancías: cada 100 kg. | 1 centavo diario |
| Metales preciosos u objetos de valor, cada \$200.00; | 2 centavos diarios. |

La Empresa podrá cobrar gastos de recibo o entrega de mercancías.

El transporte de efectos del Gobierno, tropas, material de guerra, Ingenieros, Agentes y Comisionados en servicio público lo hará la Empresa por la mitad de la cuota de la Tarifa común.

El transporte para la Administración de Correos será gratuito.¹⁵⁷

¹⁵⁷ Decreto 70 del 1 de diciembre, autoriza a los Sres. Alonso Patrón E., Anastasio Sabido, Juan de la R. Ortega, Manuel C. González y Eulogio Palma y Palma para construir y explotar una línea de tranvías vecinales en el Partido de Motul. (Esto corresponde de la Página.47 a la foja 48, del texto original).

Año 1901.

Decretos de la XVIII Legislatura siendo Gobernador del Estado de Yucatán el C. Francisco Cantón:

Decreto Núm. 92.- Se autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos y con pueblos de su municipio y los extremos y pueblos entre sí.

Datos de la vía. - Escantillón de 60 cm.

Tracción animal o eléctrica, como más le convenga. Podrá utilizar vapor.

Tarifa de pasaje ordinario: 5 centavos por Km. y 10 centavos por los trayectos más largos; después de las 22 horas se podrá cobrar el doble.

Flete: 10 centavos por cada 100 kg. por Km. Cuota mínima: 25 centavos. Habiéndose publicado el Decreto el 18 de abril, se reformó el día 6 de noviembre concediendo a la Empresa un plazo de 15 años para la conclusión de las líneas debiendo terminarse el primer tramo en el transcurso de 3 años cuando menos en una extensión de 2 Km.

Mayo 30.- Se autoriza al C. Isidro Leal Gamboa para construir y explotar por su cuenta un tranvía con su telégrafo entre la Hacienda Balantún con la Estación Terminal del Ferrocarril que conduce de Mérida a Izamal pasando por Sitalpech.

Mayo 30.- Se autoriza al C. Serapio Rendón para que por medio de su Compañía organice una o más líneas o circuitos de tranvías en la Ciudad de Progreso.

Junio 26.- Autorizan a los CC. Enrique y Augusto Cámara para construir y explotar un tranvía con su teléfono de la Hacienda de Kanan a la Estación Terminal del Ferrocarril de Mérida a Izamal.¹⁵⁸

Decreto 98 del 17 de agosto. - Se reforma la Concesión del Decreto 56 de fecha 16 de enero de 1889 en lo referente a Tarifas, a decir:

Transporte de pasajeros:

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Primera clase | 3 centavos |
| Segunda clase | 2 centavos |
| Tercera clase | 1.5 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Exceso de equipaje cada 50 kg. | 2 centavos |
| Cuota mínima por pasajero. | 12 centavos. |

Mercancías cada 500 kg/km:

¹⁵⁸ Decreto Núm. 92, autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos y con pueblos de su municipio y los extremos y pueblos entre sí. (Esto corresponde de la Página.48 a la foja 49, del texto original).

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 15 centavos |
| Segunda clase | 12 centavos |
| Tercera clase | 10 centavos |

Almacenaje:

| | |
|---------------------------------|---------------------|
| Libre | 48 horas |
| Mercancías cada 100 kg. | 1 centavo diario |
| Metales preciosos cada \$200.00 | 2 centavos diarios. |

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|---|------------------------|
| Ganado mayor en lote de 2 piezas o menos | 8 centavos |
| Ganado menor en lote de 2 piezas o menos | 4 centavos |
| Perros, cada uno | 4 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |
| Trenes extraordinarios: | |
| Cacalchén-Hoctún y tránsitos, o viceversa | \$20.00 |
| Hoctún a Hocabá y tránsitos, o viceversa | \$12.00 |
| Cacalchén a Hocabá y tránsitos, o viceversa | \$30.00 ¹⁵⁹ |

Decreto expedido el 6 de diciembre. - Se autoriza a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar un tranvía que, partiendo de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid en la Ciudad de Motul, una a esta ciudad con el pueblo de Izamal, pasando por Ucú, la Hacienda de Kancabchén y el pueblo de Telchac.¹⁶⁰

Decreto del 31 de diciembre. - Se concede a la Cía. Sucesora de C. Cámara S. A. la autorización para construir y explotar un tranvía entre las fincas rústicas denominadas Yoncab y Texán.¹⁶¹

Año 1901.

Decretos de la XVIII legislatura siendo Gobernador del Estado de Yucatán el C. Francisco Cantón:

¹⁵⁹ Decreto 98 del 17 de agosto, reforma la Concesión del Decreto 56 de fecha 16 de enero de 1889 en lo referente a Tarifas. (Esto corresponde de la Página.49 a la foja 50, del texto original).

¹⁶⁰ Decreto expedido el 6 de diciembre, autoriza a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar un tranvía que, partiendo de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid en la Ciudad de Motul, una a esta ciudad con el pueblo de Izamal. (Esto corresponde de la Página.50 a la foja 51, del texto original).

¹⁶¹ Decreto del 31 de diciembre, Se autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos. (Esto corresponde de la Página.51, del texto original).

Decreto Núm. 92.- Se autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos y con pueblos de su municipio y los extremos y pueblos entre sí.

Datos de la vía. - Escantillón de 60 cm.

Tracción animal o eléctrica, como más le convenga. Podrá utilizar vapor. Tarifa de pasaje ordinario: 5 centavos por Km. y 10 centavos por los trayectos más largos; después de las 22 horas se podrá cobrar el doble.

Flete: 10 centavos por cada 100 kg. por Km. Cuota mínima: 25 centavos. Habiéndose publicado el Decreto el 18 de abril, se reformó el día 6 de noviembre concediendo a la Empresa un plazo de 15 años para la conclusión de las líneas debiendo terminarse el primer tramo en el transcurso de 3 años cuando menos en una extensión de 2 Km.¹⁶²

Mayo 30.- Se autoriza al C. Isidro Leal Gamboa para construir y explotar por su cuenta un tranvía con su telégrafo entre la Hacienda Balantún con la Estación Terminal del ferrocarril que conduce de Mérida a Izamal pasando por Sitalpech.

Mayo 30.- Se autoriza al C. Serapio Rendón para que por medio de su Compañía organice una o más líneas o circuitos de tranvías en la Ciudad de Progreso.

Junio 26.- Autorizan a los CC Enrique y Augusto Cámara para construir y explotar un tranvía con su teléfono de la Hacienda de Kanan a la Estación Terminal del Ferrocarril de Mérida a Izamal.

Decreto 98 del 17 de agosto. - Se reforma la Concesión del Decreto 56 de fecha 16 de enero de 1889 en lo referente a tarifas, a decir:

Transporte de pasajeros:

| | |
|--------------------------------|--------------|
| Primera clase | 3 centavos |
| Segunda clase | 2 centavos |
| Tercera clase | 1.5 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Exceso de equipaje cada 50 kg. | 2 centavos |
| Cuota mínima. | 12 centavos. |

Mercancías cada 500 kg/km:

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 15 centavos |
| Segunda clase | 12 centavos |
| Tercera clase | 10 centavos |

¹⁶² Decreto Núm. 92, autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos y con pueblos de su municipio y los extremos y pueblos. (Esto corresponde de la Página.51 a la foja 52, del texto original).

Almacenaje:

| | |
|---------------------------------|---------------------|
| Libre | 48 horas |
| Mercancías cada 100 kg. | 1 centavo diario |
| Metales preciosos cada \$200.00 | 2 centavos diarios. |

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|---|------------|
| Ganado mayor en lote de 2 piezas o menos | 8 centavos |
| Ganado menor en lote de 2 piezas o menos | 4 centavos |
| Perros, cada uno | 4 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |
| Trenes extraordinarios: | |
| Cacalchén-Hoctún y tránsitos, o viceversa | \$20.00 |
| Hoctún a Hocabá y tránsitos, o viceversa | \$12.00 |

Cacalchén a Hocabá y tránsitos, o viceversa \$30.00.¹⁶³

Decreto expedido el 6 de diciembre. - Se autoriza a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar un tranvía que, partiendo de la Estación del ferrocarril de Mérida a Valladolid en la Ciudad de Motul, una a esta Ciudad con el pueblo de Izamal, pasando por Uci, la Hacienda de Cacalchén y el pueblo de Telchac.¹⁶⁴

Decreto del 31 de diciembre. - Se concede a la Cía. Sucesora de C. Cámara S. A. la autorización para construir y explotar un tranvía entre las fincas rústicas denominadas Yoncab y Texán.¹⁶⁵

Año 1902.

La XIX Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán, siendo Gobernador Constitucional el C. Olegario Molina expidió los siguientes Decretos:

Decreto Núm. 14 del 15 de febrero. - Se autoriza al C. Pedro Castellanos León para construir y explotar una línea férrea sistema decauville de 60 cm, de escantillón de la Finca Kuchel del Municipio de Samahil del Partido de Hunucmá con Samahil, terminando la vía en la estación de tranvía del C. Antonio Zaldívar, concediéndole un plazo de 4 años para la construcción.¹⁶⁶

¹⁶³Decreto 98 del 17 de agosto, se reforma la Concesión del Decreto 56 de fecha 16 de enero de 1889 en lo referente a tarifas. (Esto corresponde de la Página.52 a la foja 53, del texto original).

¹⁶⁴Decreto expedido el 6 de diciembre, autoriza a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar un tranvía que partiendo de la Estación del ferrocarril de Mérida a Valladolid. (Esto corresponde de la Página.53, del texto original).

¹⁶⁵Decreto del 31 de diciembre, concede a la Cía. Sucesora de C. Cámara S. A. la autorización para construir y explotar un tranvía entre las fincas rústicas. (Esto corresponde de la Página.53, del texto original).

¹⁶⁶Decreto Núm. 14 del 15 de febrero, autoriza al C. Pedro Castellanos León para construir y explotar una línea férrea Sistema Decauville de 60 cm, de escantillón de la Finca Kuchel del Municipio de Samahil del Partido de Hunucmá con Samahil. (Esto corresponde de la Página.54, del texto original).

Decreto Núm. 22 del 26 de febrero. - Se faculta al C. Florentino Díaz para construir y explotar una vía férrea sistema Decauville con vía de 50 cm. de escantillón y riel de 9 kg/m para comunicar “San Francisco Tzon del Municipio de Tekantó con la Estación del Ferrocarril de Mérida a Izamal continuando a Sacalá del Municipio de Izamal. Plazo de construcción: 5 años.¹⁶⁷

Decreto 44 del 11 de abril. - Se autoriza al C. Arcadio Escobedo para construir un tranvía de tracción animal del sistema Decauville para unir la finca Dzidzibachi del municipio de Maxcanú con la Estación de San José del Ferrocarril Peninsular. La vía será de 50 cm. de escantillón y la concesión queda sujeta a la Leyes presentes y futuras.¹⁶⁸

Decreto 45 del 14 de abril. - Se faculta a la Sra. Mercedes Irigoyen Vda. De Herrera a construir un tranvía sistema Decauville que, partiendo de San Pedro, Municipio de Cholul, entronque en la línea de la Cía. de Tranvías vecinales de la Costa en la curva que hace al dirigirse a la Estación establecida por ésta en el pueblo de Conkal. El escantillón de la vía será de 50 cm. cuando menos.

Se concedió un plazo de 5 años para construir la vía.¹⁶⁹

Decreto 46 del 14 de abril. - Se faculta a Pascual Gamboa Rivero para construir un tranvía de tracción animal sistema Decauville de la finca Kankabchén del Municipio de la Villa de Baca del Partido de Motul hasta entroncar con la vía urbana vecinal del mismo sistema que de Conkal se dirige a la propia Villa.¹⁷⁰

La vía será de 50 cm. de escantillón cuando menos y el plazo para construir fue de 5 años.

Decreto 53 del 17 de abril. - Se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán, vía que tendrá un escantillón de 50 cm. concediéndose un plazo de 5 años para construirlo.

Tarifa por kilómetro:

Pasajeros:

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 4 centavos |
| Segunda clase | 3 centavos |
| Tercera clase | 2 centavos |
| Pago mínimo | 15 centavos |

¹⁶⁷ Decreto Núm. 22 del 26 de febrero, se faculta al C. Florentino Díaz para construir y explotar una vía férrea sistema Decauville con vía de 50 cm. de escantillón y riel de 9 kg/m para comunicar “San Francisco Tzon del Municipio de Tekantó. (Esto corresponde de la Página.54, del texto original).

¹⁶⁸ Decreto 44 del 11 de abril, autoriza al C. Arcadio Escobedo para construir un tranvía de tracción animal del sistema Decauville para unir la finca Dzidzibachi del municipio de Maxcanú. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.54, del texto original).

¹⁶⁹ Decreto 53 del 17 de abril, se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán. (Esto corresponde de la Página.54 a la foja 55, del texto original).

¹⁷⁰ Decreto 53 del 17 de abril, se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán. (Esto corresponde de la Página.55 a la foja 56, del texto original).

| | |
|-----------------|--------|
| Equipaje libre. | 10 kg. |
|-----------------|--------|

Mercancías:

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |
| Pago mínimo | 25 centavos |

Transportes diversos:

| | |
|---------------------------------|---------------------------|
| Ganado mayor, lote de 2 o menos | 10 centavos |
| Ganado menor, lote de 2 o menos | 5 centavos |
| Perros, cada uno | 5 centavos ¹⁷¹ |

Decreto 102 del 9 de octubre. - Se faculta al C. Alfonsa Palma y Palma para construir un tranvía del Sistema Decauville que comunique la finca rústica Sacolá del Municipio de Motul terminando en la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid de dicha ciudad de Motul.

Se concedió un plazo de 5 años para terminar la línea.¹⁷²

Decreto 105 del 10 de octubre. - Se autoriza al C. Fernando García Fajardo para construir y explotar un tranvía que comunique la ciudad de Motul con el pueblo de Kiní del mismo Partido de Motul.

La vía se haría en 2 años y sería de un escantillón de 60 cm.

El servicio sería de tracción animal o de vapor.

Tarifas:

Transporte de pasajeros por kilómetro recorrido:

| | |
|------------------------------|-------------|
| Primera clase | 4 centavos |
| Segunda clase | 3 centavos |
| Tercera clase | 2 centavos |
| Equipaje libre por pasajero. | 10 kg. |
| Cuota mínima | 10 centavos |

¹⁷¹ Decreto 53 del 17 de abril, se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán, vía que tendrá un escantillón de 50 cm. concediéndose un plazo de 5 años para construirlo. (Esto corresponde de la Página.57 a la foja 58, del texto original).

¹⁷² Decreto 102 del 9 de octubre, faculta al C. Alfonsa Palma y Palma para construir un tranvía del Sistema Decauville que comunique la finca rústica Sacolá del Municipio de Motul. (Esto corresponde de la Página.56 del texto original).

Los pasajeros menores de 10 años pagan la mitad de la cuota y los pasajeros menores de 2 años no pagan nada.

Mercancías por cada 500 Kg. y por cada kilómetro:

| | |
|---------------|------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |
| Cuota mínima | 5 centavos |

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|---|-------------|
| Ganado mayor en lotes de 2 piezas o menos | 10 centavos |
| Ganado menor en lotes de 2 piezas o menos | 5 centavos |
| Perros, cada uno | 5 centavos |
| Cadáveres en carro especial, tren separado de mercancías | \$1.00 |

Tropas, materiales de guerra, Ingenieros, Agentes y todo servicio de Gobierno del Estado a mitad de cuota de la tarifa que corresponda. Agentes de seguridad pública, correspondencia, impresos y empleados públicos de Correos: Gratis.¹⁷³

Decreto 113 del 15 de octubre. - Se concede permiso al C. José Inés Pérez Leal para construir un tranvía de tracción animal sistema Decauville de la finca denominada Carolina hasta el pueblo de Mochochá del Partido de Tixkokob.

El escantillón de la vía será de 50 cm. y el plazo para construir la vía será de 2 años. Acatará las disposiciones de seguridad pública que dicte la Junta Municipal del pueblo de Mochochá.¹⁷⁴

Decreto 120 del 3 de noviembre. - Se autoriza al C. Nicolás Cámara para construir un tranvía de tracción animal del sistema Decauville para comunicar la finca de campo Hunabchén de la comprensión municipal de Temax con la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid establecida en dicha Villa de Temax.

El Ayuntamiento de Temax designará las calles que deberá ocupar la vía que serán las más alejadas del centro de la Ciudad y las más próximas a la Estación del Ferrocarril Mérida-Valladolid.

Se conceden 2 años para la construcción de la vía.¹⁷⁵

¹⁷³ Decreto 105 del 10 de octubre, autoriza al C. Fernando García Fajardo para construir y explotar un tranvía que comunique la ciudad de Motul con el pueblo de Kiní del mismo Partido de Motul. (Esto corresponde de la Página.56 a la foja 57, del texto original).

¹⁷⁴ Decreto 113 del 15 de octubre, concede permiso al C. José Inés Pérez Leal para construir un tranvía de tracción animal sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.57 a la foja 58, del texto original).

¹⁷⁵ Decreto 120 del 3 de noviembre, se autoriza al C. Nicolás Cámara para construir un tranvía de tracción animal del sistema Decauville para comunicar la finca de campo Hunabchén de la comprensión municipal de

Decreto 121 del 4 de noviembre. - Se autoriza al C. Quintín Canto para construir una vía del sistema Decauville para un tranvía de tracción animal de finca “San José Tecoh” a la ciudad de Izamal en la Estación del Ferrocarril de Mérida a Izamal.

Se conceden 2 años para la construcción. Se cumplirán las disposiciones de ornato y seguridad pública del Ayuntamiento de Izamal.¹⁷⁶

Decreto 125 del 3 de noviembre. - Se autoriza al C. Luis D. Molina para construir y explotar un tranvía que partiendo del punto denominado “La Cruz de Galvéz” en esta Ciudad comunique con el pueblo de Kanasín.

El escantillón de la vía será de 60 cm. y el servicio se hará por tracción animal, eléctrica o de vapor.

Para el tránsito por la población de Kanasín se ocuparán las calles que sean indispensables sin alterar el nivel ni estorbar el tránsito público dejando una anchura libre de 8 m. cuando menos debiendo recabarse el consentimiento de los respectivos municipios para la ocupación de dichas calles y de los terrenos que le sean necesarios para la línea, sus estaciones, almacenes y dependencias.

La Empresa siempre será mexicana y la concesión también.

Tarifa máxima por kilómetro:

Pasajeros:

| | |
|-----------------|-------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |
| Equipaje libre. | 10 kg. |
| Pago mínimo | 15 centavos |

Flete por cada 500 Kg. y cada kilómetro recorrido:

| | |
|---|-------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |
| Pago mínimo por cualquier cantidad de carga | 25 centavos |

Temax con la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid establecida en dicha Villa de Temax. (Esto corresponde de la Página. 58, del texto original).

¹⁷⁶ Decreto 121 del 4 de noviembre, se autoriza al C. Quintín Canto para construir una vía del sistema Decauville para un tranvía de tracción animal de finca “San José Tecoh” a la ciudad de Izamal en la Estación del Ferrocarril de Mérida a Izamal. (Esto corresponde de la Página. 58, del texto original).

Transportes diversos por kilómetro:

| | |
|---|-------------|
| Ganado mayor en lote de 2 piezas o menos | 10 centavos |
| Ganado menor en lote de 2 piezas o menos | 5 centavos |
| Perros, cada uno | 5 centavos |
| Cadáveres en tren separado de mercancías | \$1.00 |
| Tropas y efectos de Gobierno pagan media cuota. | |
| Correspondencia y empleados de Correos: | Gratis. |

Almacenaje:

| | |
|--|---------------------|
| Tiempo libre | 48 horas |
| Pago diario cada 100 kg. de peso | 1 centavo |
| Metales con valor de \$200.00 o fracción | 2 centavos diarios. |

La Empresa podrá cobrar por los gastos de recibo y entrega de mercancías.¹⁷⁷

Decreto 130 del 10 de noviembre. - Se autoriza a la Cía. Explotadora de Tranvías y Materiales para Construcción S. A. para prolongar la línea de tranvía desde el punto en que se cruza en esta capital, la calle 64B con la calle 85 hasta la plazuela “Cepeda”, o bien recorriendo la calle 64 A hasta la plaza de la “Ermita” y por la calle 77 hasta la 64B por la que seguirá hasta la casa donde la Compañía establecerá su Estación General.¹⁷⁸

Año 1903.

La XIX Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán en nombre del pueblo decretó, siendo Gobernador el C. Olegario Molina:

Decreto 146 del 23 de enero. - Se autoriza al C. Eusebio Escalante peón a construir un tranvía de tracción animal que partiendo de su finca rústica “San Rafael Xtepén” termine en la Estación del Ferrocarril de Mérida a Campeche en la Villa de Umán. El escantillón de la vía será de 60 cm. y se terminará en dos años.

La ocupación de las calles no da derecho alguno de propiedad o posesión de ellas.¹⁷⁹

Decreto 154 del 3 de febrero. - Autoriza a M. J. Sánchez y Cía. para construir una vía de la finca “Nohuayúm” a Tetiz del Partido de Hunucmá.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Decreto 125 del 3 de noviembre, se autoriza al C. Luis D. Molina para construir y explotar un tranvía que partiendo del punto denominado “La Cruz de Galvéz” en esta Ciudad comunique con el pueblo de Kanasín. (Esto corresponde de la Página. 58 a la foja 60, del texto original).

¹⁷⁸ Decreto 130 del 10 de noviembre, autoriza a la Cía. Explotadora de Tranvías y Materiales para Construcción S. A. para prolongar la línea de tranvía desde el punto en que se cruza en esta capital, la calle 64B con la calle 85 hasta la plazuela “Cepeda”. (Esto corresponde de la Página.60, del texto original).

¹⁷⁹ Decreto 146 del 23 de enero, autoriza al C. Eusebio Escalante peón a construir un tranvía de tracción animal que partiendo de su finca rústica “San Rafael Xtepén” termine en la Estación del Ferrocarril de Mérida. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.60 a la foja 61, del texto original).

¹⁸⁰ Decreto 154 del 3 de febrero, autoriza a M. J. Sánchez y Cía. (Esto corresponde de la Página. 61, del texto original).

Decreto 156 del 6 de febrero. - Autoriza al C. Rafael A. Duarte para construir en nombre y representación de la Sra. María del Rosario Pérez Duarte un tranvía de tracción animal que comunique la finca de Yaxché con la Estación que el Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso tiene establecido en el pueblo de Chicxulub. El escantillón de la vía será de 50 cm. y se terminará la construcción en un plazo de 2 años.¹⁸¹

Decreto 161 del 19 de febrero. - Autoriza al Lic. Julián Carrillo para construir un tranvía de tracción animal de la finca “Kanún” a la Estación del ferrocarril establecida en Sanahcat. El escantillón de la vía será de 50 cm. El término de la construcción será de 2 años.¹⁸²

Decreto 171 del 18 de marzo. - Autoriza al Lic. Lorenzo Ancona para construir una vía Tixcacal-Estación Sanahcat del Ramal a Sotuta del Ferrocarril de Mérida a Peto. El escantillón de la vía será de 50 cm; el plazo para construir de 2 años y estará sujeto a la vigilancia de las autoridades municipales del pueblo de Sanahcat.¹⁸³

Decreto 193 del 15 de mayo. - Se faculta al C. Emilio Peón Cisneros para construir una vía sistema Decauville para un tranvía de tracción animal que comunicará “Subinkancab” con “Cruz de Galvéz” en Mérida, Yuc. La vía tendrá un plazo de 2 años para construirse, su escantillón será de 50 cm. debiendo fijar el Ayuntamiento el lado de la calle que ha de ocupar la vía. Esta concesión no afecta de manera alguna los derechos legalmente adquiridos que anteriormente se hubieren concedido sobre esta materia.¹⁸⁴

Decreto 198 del 9 de julio. - Autoriza a la Sra. Rita Puerto Vda. De Novelo para construir una vía sistema Decauville que comunique las fincas San José y San Martín con el pueblo de Telchac, Municipio de Motul. La vía será de 50 cm. de escantillón y ocupará las calles que designe la H. Corporación Municipal del pueblo de Telchac la que también dictará las disposiciones de policía, seguridad y ornato público. El plazo de construcción será de 2 años.¹⁸⁵

Decreto 201 del 15 de julio. - Autoriza a la Sra. Ignacia Rosado para construir y operar un tranvía de tracción animal en vía de 50 cm. de escantillón entre las fincas Petcanché y Cucul debiendo construirse en un plazo de 2 años quedando sujeta la concesionaria a la supervigilancia de las autoridades Municipales y a las disposiciones que dicte el Ejecutivo sobre seguridad y buen estado de la vía.¹⁸⁶

¹⁸¹ Decreto 156 del 6 de febrero, autoriza al C. Rafael A. Duarte para construir en nombre y representación de la Sra. María del Rosario Pérez Duarte un tranvía de tracción animal que comunique la finca de Yaxché. (Esto corresponde de la Página.61, del texto original).

¹⁸² Decreto 161 del 19 de febrero, autoriza al Lic. Julián Carrillo para construir un tranvía de tracción animal de la finca “Kanún” a la Estación del ferrocarril. (Esto corresponde de la Página. 61, del texto original).

¹⁸³ Decreto 171 del 18 de marzo, autoriza al Lic. Lorenzo Ancona para construir una vía Tixcacal-Estación Sanahcat del Ramal a Sotuta del Ferrocarril de Mérida a Peto. (Esto corresponde de la Página. 61, del texto original).

¹⁸⁴ Decreto 193 del 15 de mayo, se faculta al C. Emilio Peón Cisneros para construir una vía sistema Decauville para un tranvía de tracción animal que comunicará “Subinkancab” con “Cruz de Galvéz” en Mérida, Yuc. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

¹⁸⁵ Decreto 198 del 9 de Julio, autoriza a la Sra. Rita Puerto Vda. De Novelo para construir una vía sistema Decauville que comunique las fincas San José y San Martín con el pueblo de Telchac, Municipio de Motul. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

¹⁸⁶ Decreto 201 del 15 de Julio, autoriza a la Sra. Ignacia Rosado para construir y operar un tranvía de tracción animal en vía de 50 cm. de escantillón entre las fincas Petcanché y Cucul. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

Decreto 204 del 17 de julio. - Se autoriza a la Dr. Domingo Evia para construir una línea de “San Antonio” a Huhí del partido de Sotuta. El escantillón de la vía será de 50 cm. y el plazo de construcción de 2 años.¹⁸⁷

Decreto 215 del 30 de julio. - Autoriza al C. Remigio Nicoli para construir una línea de tranvía de tracción animal sistema Decauville del Rancho “Santa María” a la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto en Tekax. El escantillón de la vía será de 50 cm. y el plazo de construcción de 2 años.¹⁸⁸

Decreto 252 del 23 de septiembre. - Se autoriza a los CC Fernando Cervera y G. Rejón para que construya una vía de 50 cm. de escantillón del sistema Decauville de la finca Yaxcopoil a la Estación FUYSA en Chocholá en la Línea de Mérida a Campeche.¹⁸⁹

Año 1904.

Siendo Gobernador del Estado de Yucatán el C. Olegario Molina, el H. Congreso Constitucional aprobó los decretos siguientes:

Decreto 30 del 2 de abril. - Autorizó al Lic. Manuel Cirerol para construir una vía de 60 cm. de escantillón del sistema Decauville de Catmís a Tzucacab que incluye a una línea telefónica que continua de Tzucacab a Peto.

La Corporación Municipal de Tzucacab designó las calles que ocupen las villas y la sobrevigilancia queda a cargo de la Autoridad Municipal.¹⁹⁰

Decreto 37 del 17 de abril. - Se reforma el Decreto del 17 de abril de 1902 que concedió al C. Liborio Cervera la construcción y explotación de un camino de hierro, para quedar en los siguientes términos:

Art. 1º.- Se autoriza a Liborio Cervera para que el camino de hierro que parte de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún terminando en la Hacienda San Antonio; vía que tendrá un ramal Cuzamá-Hacienda de Chunkanán.

Art. 2º. Los primeros 10 Km. quedarán terminados dentro de un año de comenzados.

Se adiciona el Artículo 23 que dice: “Para efectos de la Ley de Expropiación del 17-V-1902 se declara de utilidad pública la parte de la vía que una directamente entre sí a las poblaciones de Acanceh, Cuzamá y Homún.”

Los artículos 24 y 25 se refieren a cuando precede la Caducidad; el 26 a que no podrán ocupar ejidos sin el permiso previo de la autoridad competente y el previo pago de la indemnización que corresponda; el 27 a las autorizaciones municipales que corresponden a Acanceh, Cuzamá y Homún;

¹⁸⁷ Decreto 204 del 17 de Julio, autoriza a la Dr. Domingo Evia para construir una línea de “San Antonio” a Huhí del partido de Sotuta. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

¹⁸⁸ Decreto 215 del 30 de Julio, al C. Remigio Nicoli para construir una línea de tranvía de tracción animal sistema Decauville del Rancho “Santa María”. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

¹⁸⁹ Decreto 252 del 23 de septiembre, autoriza a los CC Fernando Cervera y G. Rejón para que construya una vía de 50 cm. de escantillón del sistema Decauville de la finca Yaxcopoil. (Esto corresponde de la Página.63, del texto original).

¹⁹⁰ Decreto 30 del 2 de abril, autoriza al Lic. Manuel Cirerol para construir una vía de 60 cm. de escantillón del sistema Decauville de Catmís a Tzucacab que incluye a una línea telefónica que continua de Tzucacab a Peto. (Esto corresponde de la Página.66, del texto original).

y el 28 a que se faculta al Poder Ejecutivo del Estado para otorgar la escritura pública a que debe reducirse la concesión, que se inscribirá en el Registro Público de la Propiedad.¹⁹¹

Decreto 39 del 8 de abril. - Se autoriza la construcción de una línea al C. Florencio Enésimo Martínez para comunicar las fincas “San Antonio Kankabzonot”- “Santa Cruz” del pueblo de Dzidzantún, Partido de Temax. La vía será de 50 cm. de escantillón; se construirá en 1 año y la sobrevigilancia estará a cargo de la Junta Municipal de Dzidzantún.¹⁹²

Decreto 43 del 15 de abril. - Se concede un plazo de 2 años para continuar la construcción de una vía férrea de Hunucmá a Tetiz de acuerdo con la concesión concedida el 20-I-1899. Se declara de utilidad pública la vía férrea que tendrá su correspondiente teléfono.¹⁹³

Decreto 44 del 15 de abril.- Se autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir y operar un tranvía de tracción animal de la finca Santa Rosa a la Estación FUYSA en Muna con vía de 60 cm. de escantillón concediéndole un plazo para construir de 1 año quedando la sobrevigilancia a carga del H. Ayuntamiento de Muna.¹⁹⁴

Decreto 48 del 20 de abril. - Se autoriza a “José Genaro Rodríguez Sucesores” Sociedad Agrícola de la Ciudad de Izamal la construcción de un tranvía de tracción animal del Sistema Decauville con línea telefónica de la Finca “Cheul” en Tepakán a la Estación FUYSA en Izamal extendiéndose a la calle 30 No. 290. El escantillón de la vía será de 50 cm.

Las autoridades de Izamal y el pueblo de Tepakán harán uso de la línea sin estipendio alguno.

El Gobierno del Estado podrá utilizar gratuitamente los postes de la línea para otra línea telefónica semejante.^{195v}

Decreto 198 del 9 de julio. - Autoriza a la Sra. Rita Puerto Vda. de Novelo para construir una vía sistema Decauville que comunique las fincas San José y San Martín con el pueblo de Telchac, Municipio de Motul. La vía será de 50 cm. de escantillón y ocupará las calles que designe la H. Corporación Municipal del pueblo de Telchac la que también dictará las disposiciones de policía, seguridad y ornato público. El plazo de construcción será de 2 años.¹⁹⁶

¹⁹¹ Decreto 37 del 17 de abril, se reforma el Decreto del 17 de abril de 1902 que concedió al C. Liborio Cervera la construcción y explotación de un camino de hierro. (Esto corresponde de la Página.66 a la foja 67, del texto original).

¹⁹² Decreto 39 del 8 de abril, se autoriza la construcción de una línea al C. Florencio Enésimo Martínez para comunicar las fincas “San Antonio Kankabzonot”- “Santa Cruz” del pueblo de Dzidzantún, Partido de Temax. (Esto corresponde de la Página.67, del texto original).

¹⁹³ Decreto 43 del 15 de abril, autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir y operar un tranvía de tracción animal de la finca Santa Rosa a la Estación FUYSA en Muna con vía de 60 cm. (Esto corresponde de la Página.67, del texto original).

¹⁹⁴ Decreto 44 del 15 de abril, autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir y operar un tranvía de tracción animal de la finca Santa Rosa a la Estación FUYSA en Muna con vía de 60 cm. (Esto corresponde de la Página.67 a la foja 68, del texto original).

¹⁹⁵ Decreto 48 del 20 de abril, autoriza a “José Genaro Rodríguez Sucesores” Sociedad Agrícola de la Ciudad de Izamal la construcción de un tranvía de tracción animal del Sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.68, del texto original).

¹⁹⁶ Decreto 198 del 9 de Julio, autoriza a la Sra. Rita Puerto Vda. de Novelo para construir una vía sistema Decauville que comunique las fincas San José y San Martín con el pueblo de Telchac, Municipio de Motul. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

Decreto 201 del 15 de julio. - Autoriza a la Sra. Ignacia Rosado para construir y operar un tranvía de tracción animal en vía de 50 cm. de escantillón entre las fincas de Petcanché y Curul debiendo construirse en un plazo de 2 años quedando sujeta la concesionaria a la supervigilancia de las autoridades Municipales y a las disposiciones que dicte el Ejecutivo sobre seguridad y buen estado de la vía.¹⁹⁷

Decreto 204 del 17 de julio. - Se autoriza al Dr. Domingo Evia para construir una línea de “San Antonio” a Huhí del Partido de Sotuta. El escantillón de la vía será de 50 cm. y el plazo de construcción de 2 años.¹⁹⁸

Decreto 51 del 26 de julio. - Se autoriza a la Sra. Desideria Rendón Vda. de Zapata para construir un tranvía de tracción animal que comunique la finca de Hunuctamán a la Estación FUYSA en Umán del Partido de Hunucmá. El escantillón de la vía será de 50 cm.¹⁹⁹

Decreto 215 del 30 de julio. - Se autoriza al C. Remigio Nicoli para construir una línea de tranvía de tracción animal sistema Decauville del Rancho “Santa María” a la Estación del Ferrocarril de Mérida a Peto en Tekax. El escantillón de la vía será de 50 cm. y el plazo de construcción de 2 años.²⁰⁰

Decreto 60 del 5 de septiembre. - Se autoriza al C. José Jesús Palma para construir una línea de la Finca Santa Teresa a Santo Domingo y la Estación FUYSA en Motul con vía de 50 cm. de escantillón. Las prescripciones de la instalación de la línea telefónica quedan a cargo del Gobierno del Estado.

Plazo de construcción de vía y línea telefónica de 4 años.²⁰¹

Nota. - Este Decreto se firmó siendo Gobernador Interino el Dr. Braulio A. Méndez.

Decreto 252 del 23 de septiembre. - Se autoriza a los CC Fernando Cervera y G. Rejón para que construya una vía de 50 cm. de escantillón del sistema Decauville de la finca Yaxcopoil a la Estación FUYSA en Chocholá en la Línea de Mérida a Campeche.²⁰²

Decreto 68 del 4 de octubre. - Se autoriza a la Sra. Carmen Pérez Vda. de Casares para construir una vía de 50 cm. de escantillón de la Finca “San Pedro Holactún” a Seyé.

Gobernador Interino: Dr. Braulio A. Méndez.²⁰³

¹⁹⁷ Decreto 201 del 15 de Julio, autoriza a la Sra. Ignacia Rosado para construir y operar un tranvía de tracción animal en vía de 50 cm. de escantillón entre las fincas de Petcanché y Curul. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

¹⁹⁸ Decreto 204 del 17 de Julio, autoriza al Dr. Domingo Evia para construir una línea de “San Antonio” a Huhí del Partido de Sotuta. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

¹⁹⁹ Decreto 51 del 26 de Julio, autoriza a la Sra. Desideria Rendón Vda. de Zapata para construir un tranvía de tracción animal que comunique la finca de Hunuctamán a la Estación FUYSA. (Esto corresponde de la Página.68, del texto original).

²⁰⁰ Decreto 215 del 30 de Julio, autoriza al C. Remigio Nicoli para construir una línea de tranvía de tracción animal sistema Decauville del Rancho “Santa María”. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

²⁰¹ Decreto 60 del 5 de septiembre, autoriza al C. José Jesús Palma para construir una línea de la Finca Santa Teresa a Santo Domingo y la Estación FUYSA en Motul con vía de 50 cm. de escantillón. (Esto corresponde de la Página.68, del texto original).

²⁰² Decreto 252 del 23 de septiembre, autoriza a los CC Fernando Cervera y G. Rejón para que construya una vía de 50 cm. de escantillón del sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.66, del texto original).

²⁰³ Decreto 68 del 4 de octubre, autoriza a la Sra. Carmen Pérez Vda. de Casares para construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.69, del texto original).

Decreto 69 del 6 de octubre. - Se autoriza al C. José J. Castilla C. para construir un tranvía de tracción animal sistema Decauville de la finca “Santa Gertrudis Copó” a la Estación FUYSA en Cholul de acuerdo con los planos autorizados por el Gobierno del Estado con vía de 50 cm. de escantillón. Gobernador Interino: B. A. Méndez.²⁰⁴

Decreto 72 del 13 de octubre. - Concedió al C. Luis Demetrio Molina la concesión para construir y operar una vía de 60 cm. de escantillón con tracción animal, eléctrica o de vapor para servicio público de “Cruz de Galvéz” Mérida a Kanasín.

Tarifa de pasaje:

| | |
|------------------------------|-------------|
| Primera clase | 4 centavos |
| Segunda clase | 3 centavos |
| Tercera clase | 2 centavos |
| Pago mínimo | 15 centavos |
| Equipaje libre por pasajero. | 10 kg. |

Tarifa de mercancías:

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |
| Pago mínimo | 25 centavos |

Almacenaje:

| | |
|----------------------------------|------------|
| Libre | 48 horas |
| Mercancías cada 100 kg. de peso | 1 centavo |
| Metales preciosos, cada \$200.00 | 2 centavos |

Diversos:

| | |
|--|----------------|
| Ganado mayor en lotes de 2 piezas o menos | 10 centavos |
| Ganado menor en lotes de 2 piezas o menos | 5 centavos |
| Perros | 5 centavos c/u |
| Cadáveres en carro especial, tren separado de mercancías | \$1.00 |

²⁰⁴ Decreto 69 del 6 de octubre, autoriza al C. José J. Castilla C. para construir un tranvía de tracción animal sistema Decauville de la finca “Santa Gertrudis Copó” a la Estación FUYSA en Cholul. (Esto corresponde de la Página.69, del texto original).

Transporte de efectos del Gobierno, tropas, materiales de guerra e Ingenieros se hará por la mitad de las cuotas que señalen las tarifas. Se transporta gratis: a las autoridades del ramo criminal, los Agentes del orden público y los Comisionados del mismo ramo. Además, a la correspondencia, empleados públicos, impresos, etc. despachados por la Administración de Correos.

Cualquier infracción de las disposiciones de la Concesión se multará de \$5.00 a \$100.00 cobrando la Tesorería General del Estado.

A los 50 años de servicio público el tranvía, la concesión pasa a poder del Estado indemnizando a la Empresa el justo valor de los trenes.

Gobernador Interino: B. A. Méndez.²⁰⁵

Decreto 73 del 13 de octubre. - Se autoriza al Ing. David Cáceres para construir y operar un tranvía de tracción animal con las vías de 50 cm. de escantillón sistema Decauville para comunicar Kankabchén – San José Chenchomac – Sitalpech quedando obligado a cumplir con las disposiciones vigentes y futuras y la disposición de la H. Corporación Municipal de Conkal y las autoridades de Sitalpech: a la supervigilancia de las autoridades municipales y disposiciones del Ejecutivos del Estado.²⁰⁶

Año 1905.

Siendo Gobernador Del Estado el C. Olegario Molina, el XX Congreso Constitucional aprobó los decretos siguientes:

Decreto 82 del 21 de enero. - Se autoriza al C. Pascual Gamboa Rivero para construir y explotar un tranvía de tracción animal con vía del sistema Decauville para comunicar “Putkú”- Kancabchén-Tixcuncheil del Partido de Mosul, siendo la vía de 50 cm. de escantillón.²⁰⁷

Decreto 92 del 1 de marzo. - Se autoriza al C. Manuel Pantoja Solís para construir y operar un tranvía de tracción animal sistema Decauville que comunique la finca Bacalar con la Hacienda de San José de las inmediaciones de Seyé, Partido de Acanceh. El escantillón de la vía será de 50 cm. La supervigilancia queda a cargo de la Junta Municipal de Seyé.²⁰⁸

Decreto 103 del 31 de marzo. - Se autoriza a O. Molina y Compañía sucesores de la ciudad y Puerto de Progreso, para construir una línea de tranvía de tracción animal que comunique:

Plazuela del Muelle- calle 27 – calle 26- Muelle Porfirio Díaz.

²⁰⁵ Decreto 72 del 13 de octubre, concedido al C. Luis Demetrio Molina la concesión para construir y operar una vía de 60 cm. de escantillón con tracción animal, eléctrica o de vapor para servicio público de “Cruz de Galvéz” Mérida a Kanasín. (Esto corresponde de la Página.69 a la foja 70, del texto original).

²⁰⁶ Decreto 73 del 13 de octubre, se autoriza al Ing. David Cáceres para construir y operar un tranvía de tracción animal con las vías de 50 cm. de escantillón sistema Decauville para comunicar Kankabchén – San José Chenchomac – Sitalpech. (Esto corresponde de la Página.70 a la foja 71, del texto original).

²⁰⁷ Decreto 92 del 1 de marzo, se autoriza al C. Pascual Gamboa Rivero para construir y explotar un tranvía de tracción animal con vía del sistema Decauville para comunicar “Putkú”- Kancabchén-Tixcuncheil del Partido de Mosul. (Esto corresponde de la Página.71, del texto original).

²⁰⁸ Decreto 103 del 31 de marzo, autoriza a O. Molina y Compañía sucesores de la ciudad y Puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página.71 a la foja 72, del texto original).

Dos escapes en la Plazuela para unirla con el tranvía de los mismos propietarios; 2 escapes en la calle 27 al sur de la manzana 1a. para unirla a las líneas de los almacenes; en la calle 26 cuatro escapes
RED DE VIAS PARA ALMACENES, MUELLE No. 5: Muelle Porfirio Díaz.

Sobrevigilancia del Ayuntamiento de Progreso.²⁰⁹

Decreto 104 del 3 de abril. - Autoriza al C. Eulogio Palma y Palma para construir y operar una línea férrea y telefónica de la finca “San Juan” a Manuel González que una a Ticopó con Motul para continuar a Chacdzidzib ocupando calles de Kiní. La vía será de 60 cm. de escantillón, sistema Decauville; el Ayuntamiento de Motul designará las calles que ocupará la vía quedando a su cargo la supervigilancia.

Para la línea telefónica se emitieron 7 prescripciones más la disposición para el uso gratuito de la postería y servicio telefónico gratuito.²¹⁰

Decreto 153 del 16 de abril. - Se autoriza al C. Liborio Cervera para construir y operar una línea férrea de 50 cm. de escantillón de la Hacienda “Chuncanán” a la Estación Acanceh del Ferrocarril Mérida-Peto; y “Chuncanán” – “San Antonio” pasando por Cuzamá y Común. Las calles que se utilicen estarán autorizadas por las corporaciones Municipales de Acanceh, Homún y Cuzamá.

Tarifas:

Pasajeros:

| | |
|-----------------------------|-------------|
| Primera clase | 4 centavos |
| Segunda clase | 3 centavos |
| Tercera clase | 2 centavos |
| Equipaje libre por pasajero | 10 Kg. |
| Pago mínimo por pasajero | 15 centavos |

Mercancía:

| | |
|---------------|------------|
| Primera clase | 8 centavos |
| Segunda clase | 6 centavos |
| Tercera clase | 5 centavos |

Almacenaje:

| | |
|-------|----------|
| Libre | 48 horas |
|-------|----------|

²⁰⁹ Decreto 103 del 31 de marzo, se autoriza a O. Molina y Compañía sucesores de la ciudad y Puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página.71 a la foja 72, del texto original).

²¹⁰ Decreto 104 del 3 de abril, autoriza a C. Eulogio Palma y Palma para construir y operar una línea férrea y telefónica de la finca “San Juan” a Manuel González que una a Ticopó con Motul para continuar a Chacdzidzib ocupando calles de Kina. (Esto corresponde de la Página.72, del texto original).

| | |
|----------------------------------|------------------|
| Mercancía: cada 100 kg | 1 centavo diario |
| Metales preciosos cada \$ 200.00 | 2 centavos/día |

Diversos:

| | |
|---------------------------------------|-------------|
| Ganado mayor, lote de 2 pzas. o menos | 10 centavos |
| Ganado menor, lote de 2 pzas. O menos | 5 centavos |
| Cadáveres en carro especial | \$ 1.00 |

Se abrogan los Decretos 53 del 17-IV-1902 y 37 del 17- IV-1904 que reformaba al primero, referentes a la Concesión.²¹¹

Decreto 127 del 17 de junio. - Se autoriza al C. Secundino Escalante para construir una línea férrea de la finca “San Antonio Xporver” de la Villa de Tecoh al predio de su propiedad bajo la supervisión de la Autoridades de Tecoh y sujeta a las disposiciones Estatales.

Gobernador Interino: B.A. Méndez.²¹²

Decreto 130 del 31 de junio. - Se autoriza al C. Luis Castellanos León para construir una vía férrea de 60 cm. de escantillón para comunicar la Finca “Tebec” del Municipio de Umán con la Finca Zaldívar conectando con la vía férrea Mérida-Umán.²¹³

Decreto 131 del 31 de junio. - se autoriza al C. Carlos Bolio para comunicar con una vía de 50 cm. de escantillón la finca “Huncanab” de Hunucmá con el predio del concesionario, previa autorización del ayuntamiento de Hunucmá.

Gobernador Interino: B.A. Méndez.²¹⁴

Decreto 132 del 31 junio. - Se autoriza al Lic. Emilio García Fajardo para tender una vía de la Finca “San Diego” del municipio de Dzemul con la estación del tranvía “Roque Jacinto Campos S.A.” de Dzemul. El escantillón de la vía será de 50 cm y deberá tener la autorización y supervigilancia de la junta municipal de Dzemul.

Gobernador interino: B.A. Méndez.²¹⁵

²¹¹ Decreto 153 del 16 de abril, se autoriza al C. Liborio Cervera para construir y operar una línea férrea de 50 cm. de escantillón de la Hacienda “Chunkanán” a la Estación Acanceh del Ferrocarril Mérida-Peto; y “Chunkanán” – “San Antonio” pasando por Cuzamá y Común. Las calles que se utilicen estarán autorizadas por las corporaciones Municipales de Acanceh, Homún y Cuzamá. (Esto corresponde de la Página.72 a la foja 73, del texto original).

²¹² Decreto 127 del 17 de junio, autoriza al C. Luis Castellanos León para construir una vía férrea de 60 cm. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

²¹³ Decreto 130 del 31 de junio, se autoriza al C. Luis Castellanos León para construir una vía férrea de 60 cm. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

²¹⁴ Decreto 131 del 31 de junio, se autoriza al C. Carlos Bolio para comunicar con una vía de 50 cm. de escantillón la finca “Huncanab” de Hunucmá. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

²¹⁵ Decreto 132 del 31 junio, se autoriza al Lic. Emilio García Fajardo para tender una vía de la Finca “San Diego” del Municipio de Dzemul con La Estación del Tranvía “Roque Jacinto Campos S.A.” de Dzemul. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

Decreto 158 del 29 de septiembre de 1905.- Se autoriza a “Irigoyen y Patrón” para construir una línea férrea que partiendo de la línea Zaldívar en el cruzamiento de las calles 62 y 77 de Mérida, siga por la 77 hasta cruzar por la 64 para conectar con la “Compañía Explotadora de Tranvías y Materiales de Construcción”. Tendrá 2 curvas, una en su arranque de la vía Zaldívar y otra en su entronque con la “Compañía Explotadora de Tranvías y Materiales de Construcción”. El escantillón de la vía será de 60 cm.

Gobernador interino: Dr. Braulio Méndez.²¹⁶

Decreto 159 del 30 de septiembre. - Se autoriza a la Sra. Ana C. Zorrilla Vda. de Argáez para construir una vía férrea de 50 cm. de escantillón con línea telefónica de la Finca “Xtabay” a la línea del ferrocarril Mérida-Peto con Ramal a Sotuta entre los pueblos de Seyé y Hocabá. La supervigilancia queda a cargo de las Autoridades municipales de Tahmek. El uso de la postería será gratuito para servicio público por el Municipio de Tahmek.

Gobernador interino: B. A. Méndez.²¹⁷

Decreto 161 publicado el 4 de octubre por el gobernador Interino B.A. Méndez. - Se autoriza al C. Manuel Irabién R. para construir una Red de Tranvías en la ciudad de Valladolid pudiendo prolongarse hasta el Cementerio General de dicha ciudad y hasta el pueblo de Chichimilá. La vía tendrá un escantillón de 60 cm. y las condiciones generales serán las de costumbre.

Se obliga al concesionario a cambiar los rieles con los llamados “de ciudad” conforme se vaya pavimentando a las calles que tenga ocupadas salvo el caso de que la pavimentación sea la conocida con el nombre de MAC ADAM.

Los coches y carros del tranvía podrán usar como puntos de partida las plazas públicas y calles y lugares que por su extensión dejen libre y cómodo el tránsito público no pudiendo ocupar más que un costado de la plaza principal de la ciudad. Las remudas de las bestias de tiro se harán en los extremos de las líneas.

Se utilizará tracción animal y ningún otro sistema sin la autorización del H. Ayuntamiento confirmada por el Gobierno del Estado.

La empresa podrá hipotecar los tramos de vía, edificios, etc., solo por una cantidad que no exceda del 50% del valor de lo que pretenda hipotecar con aprobación del Ayuntamiento y del Gobierno del Estado, Sólo si la hipoteca es a favor de individuos o asociaciones de nacionalidad mexicana.

Se conservará una franja de 50 cm. a cada lado de la vía para impedir que se forman concavidades o desniveles que perjudiquen el tránsito público.

Los miembros y empleados de la policía en comisión de servicio viajarán gratis en los carros y coches de la empresa.

La empresa gozará de exención de todo impuesto de Estado o Municipal existentes o futuros aplicable a líneas, material fijo o rodante, estaciones y capital empleado.

²¹⁶ Decreto 158 del 29 de septiembre de 1905, se autoriza al Lic. Emilio García Fajardo para tender una vía de la Finca “San Diego” del Municipio de Dzemul con La Estación del Tranvía “Roque Jacinto Campos S.A.” de Dzemul. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

²¹⁷ Decreto 159 del 30 de septiembre, se autoriza a la Sra. Ana C. Zorrilla Vda. de Argáez para construir una vía férrea de 50 cm. de escantillón con línea telefónica de la Finca “Xtabay” a la línea del ferrocarril Mérida-Peto con Ramal a Sotuta. (Esto corresponde de la Página.75, del texto original).

Habr  exenci3n del servicio militar hasta 6 hombres por cada coche que la Empresa tenga al constante servicio público, enviándose una relaci3n mensual por duplicado a la jefatura política de Valladolid.

A los 50 años de concluidas las líneas pasarían al H. Ayuntamiento si éste quisiere adquirirlas.

Tarifa de pasaje: 10 centavos por persona y por kil3metro en servicio ordinario y doble tarifa en servicio extraordinario o después de las 10 p.m. Tarifa para mercancía: 20 centavos cada 100 kg. Por km. Flete mínimo: 25 centavos por una sola cuota.²¹⁸

Decreto 170 del 14 de octubre. - Se autoriza al C. Lorenzo Tamayo para construir una vía de 60 cm. de escantill3n de la finca "Jesús María" de Telchac a Puerto Telchac entronque con la vía férrea del C. Juan de la rosa Ortega desde Hacienda "San Eduardo" a Telchac.²¹⁹

Gobernador interino: B.A, Méndez.

Decreto 176 del 25 de octubre. - Se autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir un tranvía de tracci3n animal de 50 cm. de escantill3n de la finca "Santa rosa" a la estaci3n de ferrocarriles de en Muna. La supervigilancia queda a cargo del H. ayuntamiento de la Vila de Muna.

Gobernador interino: B.A, Méndez.²²⁰

Decreto 177 del 24 de octubre. - Se concede al C. Augusto Pe3n la autorizaci3n para construir y explotar una vía férrea de 90 cm. de escantill3n que partiendo del predio 490 de la calle 80 de esta ciudad de Mérida comunique con Chuburná. El tranvía será de tracci3n animal saldrá de la calle 80 hasta el cruzamiento con la 55 continuando por esta calle hasta la 78 y de ésta hasta la 47 por donde continúa a la 82 y de ésta a la 22 de la colonia de San Cosme pasando por el costado poniente de la plaza hasta los terrenos de la finca Tanlum, siguiendo por la calle 20 del pueblo de Chuburná hasta la 21 del mismo pueblo término del tranvía.

A los 50 años de terminar la construcci3n de la vía y de operar el tranvía, el Ayuntamiento tiene derecho adquiere el derecho de adquirir la propiedad.

La explotaci3n solamente podrá hacerse después de ser inspeccionada la vía.

Las propiedades no podrán pasar nunca a poder de gobierno o ciudadanos extranjeros.

Tarifas aprobadas por el Ejecutivo:

Pasaje: 10 centavos por kil3metro por pasajero en servicio ordinario y doble precio en extraordinario o después de las 10 de la noche.

Mercancía: cada 100 kg, por kil3metro: 20 centavos. Mínimo: 25 centavos.

El pasaje será libre para policías y empleados de gobierno.

²¹⁸ Decreto 161 publicado el 4 de octubre, por el gobernador Interino B.A. Méndez. - Se autoriza al C. Manuel Irabién R. para construir una Red de Tranvías en la Ciudad de Valladolid. (Esto corresponde de la Página.76 a la foja 78, del texto original).

²¹⁹ Decreto 170 del 14 de octubre, se autoriza al C. Lorenzo Tamayo para construir una vía de 60 cm. de escantill3n de la finca "Jesús María" de Telchac a Puerto Telchac. (Esto corresponde de la Página.78, del texto original).

²²⁰ Decreto 176 del 25 de octubre, se autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir un tranvía de tracci3n animal de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.78, del texto original).

Gobernador interino: B.A, Méndez²²¹

Año 1906

Siendo el Lic. Olegario Molina Solís, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, el XXI Congreso Constitucional del Estado aprobó los Decretos siguientes:

Decreto 5 del 3 de enero. - Se autoriza al C. Ricardo Sauri Medina para construir una vía de 50 cm. de escantillón de Mosul a Cansahcab que ligue la finca Xyat con un plantel al sur de la carretera.²²²

Decreto 9 del 19 de enero. - Se autoriza al C. Manuel Peón Zetina para construir una vía de 50 cm. de escantillón que comunique la finca "Ichmul" de Tinúm con la Estación FUYSA en Tinúm.²²³

Decreto 11 del 25 de enero. - Se autoriza a Juan Gamboa para que con una vía de 50 cm. de escantillón comunique la finca "San José" del Municipio de Hochtún con la Estación de Tranvías Vecinales S.A. de la Villa de Hochtún, quedando sujeta a las disposiciones y supervigilancia del H. Ayuntamiento de la Villa de Hochtún.²²⁴

Decreto 16 del 30 de enero. - Se autoriza al c. Eulogio Palma y Palma para construir un tranvía vecinal de tracción animal con su línea telefónica para comunicar Dzemul con Motul de la siguiente manera: en Dzemul desde la calle 20 de la estación del concesionario a "Chacsisib" a la calle 24 de Kiní y a Motul por las calles 32 A y 21 hasta la calle 30 entroncando con la vía del tranvía que ocupa esa calle para llegar a la Estación FUYSA de Motul.

La vía será de 50 cm. de escantillón.

La empresa será siempre mexicana y su domicilio estará en Motul.

Tarifas:

Pasajeros por kilómetros:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Primera clase | 3 centavos |
| Segunda clase | 2 centavos |
| Tercera clase | 1.5 centavos |
| Equipaje libre por pasajero | 10 Kg. |
| Pago mínimo por pasajero | 12 centavos |

²²¹ Decreto 177 del 24 de octubre, se concede al C. Augusto Peón la autorización para construir y explotar una vía férrea de 90 cm. de escantillón que partiendo del predio 490 de la calle 80 de esta ciudad de Mérida comunique con Chuburná. (Esto corresponde de la Página.78 a la foja 79, del texto original).

²²² Decreto 5 del 3 de enero, se autoriza al C. Ricardo Sauri Medina para construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.79, del texto original).

²²³ Decreto 9 del 19 de enero, autoriza al C. Manuel Peón Zetina para construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.80, del texto original).

²²⁴ Decreto 11 del 25 de enero, se autoriza a Juan Gamboa para que con una vía de 50 cm. de escantillón comunique la finca "San José" del Municipio de Hochtún. (Esto corresponde de la Página.80, del texto original).

Mercancía:

| | |
|---------------|-------------|
| Primera clase | 6 centavos |
| Segunda clase | 4 centavos |
| Tercera clase | 3 centavos |
| Pago mínimo | 25 centavos |

Almacenaje:

| | |
|--|-------------|
| Libre | 48 horas |
| Mercancía: cada 100 kg | 1 centavo |
| Diariamente. | |
| Metales preciosos u objetos de valor cada \$ 200.00, | 2 centavos. |

Diversos:

| | |
|---|-------------|
| Ganado mayor, lote de 2 pzas. | 10 centavos |
| Ganado menor, lote de 2 pzas. | |
| Incluyendo cuadrúpedos de fácil transporte. | 5 centavos |
| Cadáveres en carro especial | \$ 1.00 |

El transporte de efectivos del gobierno, tropas, materiales de guerra e ingenieros lo harán por la mitad de las cuotas señaladas en la tarifa.

Autoridades del Ramo criminal, agentes del orden público y comisionados del mismo ramo viajarán gratis. La correspondencia, impresos y empleados públicos despachados por la Administración de Correos se conducirán gratuitamente.

Las autoridades de Motul, Kiní y Dzemul pueden hacer uso de las líneas sin estipendio alguno cuando lo exija el servicio público.

Después de 50 años de operación, el gobierno del Estado tenía el derecho de adquirir, si le conviniera, la propiedad de las líneas, materiales, edificios, instalaciones y cuanto fuere propiedad del concesionario para dar servicio público pagando el valor que indiquen los peritos.²²⁵

Decreto 28 del 15 de marzo. - Se autoriza al Dr. Domingo Evia para construir una vía férrea de 50 cm. de escantillón de la Estación del Tranvía vecinal existente en la misma Villa de Hocabá. El tranvía será de tracción animal.²²⁶

²²⁵ Decreto 16 del 30 de enero, autoriza al c. Eulogio Palma y Palma para construir un tranvía vecinal de tracción animal con su línea telefónica para comunicar Dzemul con Mosul. (Esto corresponde de la Página.80 a la foja 82, del texto original).

²²⁶ Decreto 28 del 15 de marzo, autoriza al Dr. Domingo Evia para construir una vía férrea de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.82, del texto original).

El servicio será gratuito para las autoridades por razones de servicio público.

Decreto 31 del 4 de abril. - Se autoriza al C. Idelfonso Gutiérrez para construir y operar un tranvía con su línea telefónica de la finca “La Carolina” del pueblo de Mocochoá con el tranvía vecinal cuya estación está establecida en la plaza de Mocochoá. El escantillón de la vía será de 50 cm. ²²⁷

Decreto 39 del 21 de abril. - Se autoriza al c. Alberto González para construir un tranvía con su línea telefónica prolongando la vía que tiene en terrenos de las fincas “Dzibichén”, “Yaxché”, “Xculucmul” y “Chocholá” hasta la villa de Tizimín. La vía tendrá un escantillón de 50 cm. y requiere la autorización previa del Ayuntamiento de la Villa de Tizimín.

Gobernador del Estado: E. Muñoz Arístegui.²²⁸

Decreto 49 del 22 de mayo. - Concesiones a la compañía de Tranvías de Mérida:

1.- Prolongar la línea tendida en la calle 60 sur hasta el cruzamiento con la calle 91 y de esta calle hasta formar circuito con la línea del Cementerio General.

2.- Prolongar la línea de la calle 69 hasta la 80 y de la 80 hasta la 75 o sea el Rastro Público.

3.- Prolongar la línea de la calle 88 por la “Avenida de la Paz” hasta la 49; por la 49 hasta la 80; de la 80 a la 53; de la 53 dirección oriente hasta la 76; de la 76 dirección sur hasta la 55; y de la 55 en dirección oriente hasta la 72 empalmado con la línea que hay allí para cerrar el circuito.

4.- Prolongar la línea de la calle 66 por 37, 76 y 55 cerrando el circuito.

5.- Prolongar la línea de la calle 32 a la calle s/n que pasa por el establecimiento “La industrial” hasta la 57 que pasa por la quinta “San Pedro” formando circuito.

6.- Líneas de las calles 57 y 61 formando con ambas un circuito.

7.- Prolongar la línea de la calle 69 hasta la 28; de ésta a la 65 formando circuito.

8.- Línea calle 52 por el sur hasta la 42; a la 69 para formar un circuito.²²⁹

Decreto 51 del 30 de mayo. - Se le autoriza un tranvía que comunica la finca “San José Bacóc” del Municipio de Seyé a la Estación de la compañía del Ferrocarril Mérida a Peto con Ramal a Sotuta.²³⁰

Decreto 52 del 6 de junio. - Se autorizan a Avelino Montes, sociedad en Comandita, las siguientes líneas de tranvía de tracción animal de sistema Decauwille en la ciudad y puerto de Progreso:

1.- Esquina 27 y 32, calle 27, calle 34; por 34 al norte hasta conectar con el tranvía del muelle “Otero” en construcción.

²²⁷ Decreto 31 del 4 de abril, autoriza al C. Idelfonso Gutiérrez para construir y operar un tranvía con su línea telefónica de la finca “La Carolina” del pueblo de Mocochoá. (Esto corresponde de la Página.82, del texto original).

²²⁸ Decreto 39 del 21 de abril, se autoriza al c. Alberto González para construir un tranvía con su línea telefónica prolongando la vía que tiene en terrenos de las fincas “Dzibichén”, “Yaxché”, “Xculucmul” y “Chocholá” hasta la villa de Tizimín. (Esto corresponde de la Página.82, del texto original).

²²⁹ Decreto 49 del 22 de mayo, concesiones a la compañía de Tranvías de Mérida. (Esto corresponde de la Página.82 a la foja 83, del texto original).

²³⁰ Decreto 51 del 30 de mayo, se le autoriza un tranvía que comunica la finca “San José Bacóc” del Municipio de Seyé. (Esto corresponde de la Página.83, del texto original).

- 2.- La línea de la calle 34 tiene un escape en toda su extensión de la vía con un ramal que partiendo del Almacén # 7 de la Agencia Comercial sigue al norte, 100 metros más.
- 3.- Otro ramal parte del ángulo noroeste del Almacén # 7 de la Agencia comercial, al Oriente pasando por el costado sur del Muelle “Otero” en su antigua entrada.
- 4.- Pasará entre los almacenes de la Agencia Comercial y la vía angosta de los FUYSA y entre los almacenes del muelle # 5 y su depósito de agua hasta las líneas del muelle # 5.
- 5.- Del muelle # 5 sigue la línea hasta entroncar con la línea de los solicitantes en el cruce de las calles 30 y 29.
- 6.- En el entronque tendrá 3 ramales: uno al sur hasta la línea de la calle 30 entre la 27 y 29, propiedad de los solicitantes; otro al poniente hasta el cruce de la calle 29 y 34; otro se dirigirá al entronque de las líneas del Muelle Fiscal.
- 7.- Otra línea partirá del cruce de las calles 29 y 30 en su lado oriente y desprendiéndose de las líneas de Avelino Montes S.C. se dirigirá al sur, hasta la línea concedida a la Casa de O. Molina y Compañía Sucesores en el cruce de las calles 30 y 27.
- 8.- Otra línea parte del Muelle “Porfirio Díaz” en el cruce de las calles 26 y 29, rumbo poniente, por la calle 29 hasta la línea de la propia compañía, en el cruce de la 29 con la 30.
- 9.- Las líneas tendrán los escapes y cambios necesarios.

Cuando se pavimenten las calles los concesionarios cambiarán sus rieles por otros de ciudad. El escantillón de la vía será de 50 cm. y referente a ornato, policía y seguridad pública se acatarán las disposiciones del H. Ayuntamiento de la Ciudad de Progreso, a cuyo cargo queda la supervigilancia.

Las líneas se levantarán con aprobación del Ejecutivo del Estado cuando el Poder Ejecutivo lo considere necesario. La concesión será declarada por el Ejecutivo del Estado.²³¹

Decreto 56 del 14 de julio. - Se autoriza al C. Marcos Díaz Cantón la construcción de una línea de 50 cm. de escantillón de la finca “Canac” Municipio de Valladolid a la Estación FUYSA en Valladolid. Las autoridades utilizarán gratuitamente la vía cuando lo soliciten por razones de servicio público.²³²

Decreto 61 del 31 de julio. - Se autoriza al C. Arcadio Escobedo para comunicar por medio de una vía de 50 cm. de escantillón la Finca “Santa Cruz” con “Dzidzilché”, “San Isidro” y “San Pedro” del Municipio de Tixkokob. Las autoridades usarán gratuitamente la vía.²³³

Decreto 63 del 9 de agosto. - Se reforman las fracciones 5, 6, 7, y 8 del Artículo 1º del Decreto Número 52 publicado el mes de junio que concede la construcción de vías en la Ciudad de Progreso, para decir:

²³¹ Decreto 52 del 6 de junio, autorizan a Avelino Montes, sociedad en Comandita, las siguientes líneas de tranvía de tracción animal de sistema Decauville en la ciudad y puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página.83 a la foja 85, del texto original).

²³² Decreto 56 del 14 de Julio, autoriza al C. Marcos Díaz Cantón la construcción de una línea de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.85, del texto original).

²³³ Decreto 61 del 31 de julio, autoriza al C. Arcadio Escobedo para comunicar por medio de una vía de 50 cm. de escantillón la Finca “Santa Cruz” con “Dzidzilché”. (Esto corresponde de la Página.85, del texto original).

5.- De la conexión con el tranvía del Muelle Otero sigue hasta entroncar con la línea de los solicitantes en el cruzamiento de las calles 30 y 25.

6.- En el entronque de las líneas del Muelle Fiscal tendrá 3 Ramales: uno al Sur hasta la línea construida en la calle 30 entre 27 y 25 propiedad de Avelino Montes; otro hacia el Poniente hasta el cruzamiento de las 25 y 34; otro hacia el entronque de las líneas del Muelle Fiscal.

7.- Otra línea que parte del cruzamiento de las calles 25 y 30 en su lado Oriente y desprendiéndose de las líneas de la misma casa sigue al sur hasta entroncar con la línea concedida a la casa de “O. Molina y Compañía Sucesores” el 31-III-1905 en el cruzamiento de las calles 30 y 27.

8.- Otra línea parte del muelle Porfirio Díaz del cruzamiento de las calles 25 y 26 por la calle 25 hasta la línea de la propiedad de la propia Empresa en el cruce de la 25 con la 30.²³⁴

Decreto 78 del 4 de septiembre. - Se concede a José Y. Espinosa R. construir y explotar un tranvía vecinal de Conkal a Chablekal pasando por la finca “San José Kuché” del Municipio de Conkal.

El escantillón de la vía será de 50 cm.²³⁵

Decreto 89 del 1 de octubre. - Se concede al C. Felipe Rendón Cantón construir una vía de 50 cm. de escantillón de la Finca “San Juan” al Cementerio de Samahil.²³⁶

Decreto 101 del 20 de noviembre. - Se autoriza a Albino Martínez a prolongar el tranvía de su finca “Sahcatzin” del pueblo de Yobaín a la Estación FUYSa del pueblo de Cansahcab; con su Ramal que termine en las bodegas de su propiedad situadas al costado sur de la plaza de Cansahcab, pero sin tocar la plaza. Se autoriza a Gabino Martínez para construir una línea telefónica de su finca “Sahcatzin” con la bodega del concesionario en el pueblo de Cansahcab.²³⁷

Año 1907

Siendo Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán el C. Enrique Muñoz Arístegui, el XXI congreso Constitucional emitió los decretos siguientes:

Decreto 108 del 25 de febrero. - Se autoriza a la “Sociedad Agrícola Ciudad de Luján e hijos” para construir y explotar un tranvía sistema Decauville de la finca “Santa Bárbara” a la Estación FUYSa en Cansahcab.

El escantillón de la vía será de 50 cm. y la sobrevigilancia queda a cargo de las autoridades de Cansahcab.²³⁸

²³⁴ Decreto 63 del 9 de agosto, se reforman las fracciones 5, 6, 7, y 8 del Artículo 1º del Decreto Número 52 publicado el mes de junio que concesiona la construcción de vías en la Ciudad de Progreso. (Esto corresponde de la Página.85 a la foja 86, del texto original).

²³⁵ Decreto 78 del 4 de septiembre, se concede a José Y. Espinosa R. construir y explotar un tranvía vecinal de Conkal a Chablekal. (Esto corresponde de la Página.86, del texto original).

²³⁶ Decreto 89 del 1 de octubre, se concede al C. Felipe Rendón Cantón construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.86, del texto original).

²³⁷ Decreto 101 del 20 de noviembre, autoriza a Albino Martínez a prolongar el tranvía de su finca “Sahcatzin” del pueblo de Yobaín a la Estación FUYSa del pueblo de Cansahcab. (Esto corresponde de la Página.86, del texto original).

²³⁸ Decreto 108 del 25 de febrero, se autoriza a la “Sociedad Agrícola Ciudad de Luján e hijos” para construir y explotar un tranvía sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.87, del texto original).

Decreto 115 del 25 de marzo. - Se autoriza al C. Manuel Rodríguez Acosta para comunicar las fincas “San Diego” y “Bisinchac” de la partida de Izamal, con la Estación FUYSA de Tekantó siendo la vía de 50 cm. de escantillón y correspondiendo la supervigilancia a las autoridades de Tekantó.²³⁹

Decreto 116 del 25 de marzo. - Se autoriza a la Sra. Candelaria Escalante para prolongar la vía férrea de la finca Buena Vista hasta el cruzamiento del tranvía de Itzimná con el ferrocarril de Mérida a Progreso de vía ancha.²⁴⁰

Decreto 130 del 25 de abril. - Se autoriza al C. Francisco Martínez Paredes para construir en la ciudad de Motul un tranvía que entronque con el de la Sociedad Anónima “Roque Jacinto Campos” que conduce a Telchac y Dzemul en el cruzamiento de las calles 25 y 30; por la 25 al poniente hasta la 32; y de ésta al sur hasta la casa del interesado cerca del cruzamiento con la 27. El escantillón de la vía será de 50 cm.²⁴¹

Decreto 139 del 15 de junio. - Se autoriza a María Luisa Carrillo de Medina para conseguir una vía de 50 cm. de escantillón de la finca “Santa Rita” a la estación del Ferrocarril Mérida a Peto S.A. en Kanasín. El escantillón de la vía será de 50 cm.²⁴²

Decreto 157 del 26 de agosto. - Se autoriza al C. Manuel Casares Escudero a construir una línea de tranvía que comunique la finca “Yabucú” con la estación del Ferrocarril Mérida-Peto en la Villa de Acanceh debiendo ser el escantillón de la vía de 50 cm.²⁴³

Decreto 172 del 23 de octubre. - Se autoriza al C. Galdino Rivero para construir y explotar un tranvía de la finca “Santa Ana” del Municipio de Maxcanú a la estación FUYSA EN Maxcanú.²⁴⁴

Decreto 173 del 2 de noviembre. - Se autoriza a la Sra. Luisa Hube Vda. de Molina para construir y explotar un tranvía que comunique a la finca “Eknacán” con la Estación del ferrocarril de Mérida a Peto en la Villa de Acanceh. El escantillón de la vía debe ser de 50 cm.²⁴⁵

²³⁹ Decreto 115 del 25 de marzo, se autoriza al C. Manuel Rodríguez Acosta para comunicar las fincas “San Diego” y “Bisinchac” de la partida de Izamal. (Esto corresponde de la Página.87, del texto original).

²⁴⁰ Decreto 116 del 25 de marzo, se autoriza a la Sra. Candelaria Escalante para prolongar la vía férrea de la finca Buena Vista hasta el cruzamiento del tranvía de Itzimná. (Esto corresponde de la Página.87, del texto original).

²⁴¹ Decreto 130 del 25 de abril, se autoriza al C. Francisco Martínez Paredes para construir en la ciudad de Motul un tranvía que entronque con el de la Sociedad Anónima. (Esto corresponde de la Página.87 a la foja 88, del texto original).

²⁴² Decreto 139 del 15 de junio, autoriza a María Luisa Carrillo de Medina para conseguir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

²⁴³ Decreto 157 del 26 de agosto, autoriza al C. Manuel Casares Escudero a construir una línea de tranvía que comunique la finca “Yabucú”. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

²⁴⁴ Decreto 172 del 23 de octubre, se autoriza al C. Galdino Rivero para construir y explotar un tranvía de la finca “Santa Ana” del Municipio de Maxcanú. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

²⁴⁵ Decreto 173 del 2 de noviembre, se autoriza a la Sra. Luisa Hube Vda. de Molina para construir y explotar un tranvía que comunique a la finca “Eknacán” con la Estación del ferrocarril de Mérida a Peto en la Villa de Acanceh. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

Decreto 183 del 27 de noviembre de 1908.- Se autoriza al Lic. Ricardo Molina Hube para comunicar la finca “Ticopó” con la estación del ferrocarril Mérida-Peto en Acanceh utilizando uno de los lados del camino Acanceh-Finca “Chich” con la vía que deberá ser de 50 cm. de escantillón.²⁴⁶

Decreto 60 del 5 de octubre de 1908.- Se autoriza al C. Narciso Campos para tender una vía de 40 cm. de escantillón como mínimo entre las fincas “Santa Cruz” y “Kibalán” del Partido y municipio de la ciudad de Motul.²⁴⁷

Decreto 7 del 19 de enero de 1910.- Se concede a Vitaliano Campos Palma construir y explotar una vía de 50 cm. de escantillón de la finca “Hili” a la estación FUYSA en Motul.²⁴⁸

Decreto 62 del 2 de agosto de 1911.- Se concede al C. Manuel Ahumada la autorización para construir un tranvía sistema Decauville que comunique la finca “San Pedro” del municipio Xocchel del Partido de Izamal con la estación del tranvía vecinal establecida en la villa de Hochtún del mismo Partido. La vía será de 50 cm. de escantillón.

Emitido por el XXIII Congreso constitucional. Gobernador: J. M. Pino S.

Oficio 473 del 28 XII 1911 del H. Congreso. - Se autorizó al Dr. Álvaro Medina Ayora comunicar “San Antonio Tehuitz” con Mérida pasando por Kanasín.²⁴⁹

Año 1912

Siendo Gobernador del Estado el C. Nicolás Cámara Vales, el XXIV Congreso Constitucional aprobó los siguientes Decretos:

Decreto 38 del 5 de marzo. - Se autoriza a Antonio y Abelardo Mimenza para construir un tranvía de la finca “San Antonio Huculú” a la Estación FUYSA en Hocabá con vía de 50 cm. de escantillón.²⁵⁰

Decreto 43 del 8 de marzo. - Se concede al Lic. Albino Manzanilla Canto la construcción y explotación de un tranvía de tracción animal sistema Decauville con su línea telefónica desde la estación FUYSA en Akil del ferrocarril Mérida-Peto con las fincas “San Antonio”, “San Rafael” y San Bernardo; las primeras en el municipio de Tekax y la última en el pueblo de Akil.

La vía de 50 cm. de escantillón puede ocupar el costado norte de la carretera de Tekax a Oxkutzcab sin estorbar el tránsito pudiendo ser utilizada por las autoridades sin estipendio alguno cuando lo soliciten por razones de servicio público.²⁵¹

²⁴⁶ Decreto 183 del 27 de noviembre de 1908, se autoriza al Lic. Ricardo Molina Hube para comunicar la finca “Ticopó” con la estación del ferrocarril Mérida-Peto en Acanceh. (Esto corresponde de la Página.88 a la foja 89, del texto original).

²⁴⁷ Decreto 60 del 5 de octubre de 1908, autoriza al C. Narciso Campos para tender una vía de 40 cm. (Esto corresponde de la Página.88 a la foja 89, del texto original).

²⁴⁸ Decreto 7 del 19 de enero de 1910, se concede a Vitaliano Campos Palma construir y explotar una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.89, del texto original).

²⁴⁹ Decreto 62 del 2 de agosto de 1911, se concede al C. Manuel Ahumada la autorización para construir un tranvía sistema Decauville que comunique la finca “San Pedro” del municipio Xocchel del Partido de Izamal con la estación del tranvía vecinal. (Esto corresponde de la Página.89, del texto original).

²⁵⁰ Decreto 38 del 5 de marzo, se autoriza a Antonio y Abelardo Mimenza para construir un tranvía de la finca “San Antonio Huculú” a la Estación FUYSA en Hocabá. (Esto corresponde de la Página.90, del texto original).

²⁵¹ Decreto 43 del 8 de marzo, se concede al Lic. Albino Manzanilla Canto la construcción y explotación de un tranvía de tracción animal sistema Decauville con su línea telefónica desde la estación FUYSA en Akil del ferrocarril Mérida-Peto. (Esto corresponde de la Página.90, del texto original).

Decreto 46 del 16 de marzo. - Se concede a Francisco Martínez Paredes la construcción y explotación de un tranvía de la hacienda “Komchén” con su anexa “Yaxché” y la Quinta “San Antonio” del Municipio de Motul, con la estación FUYSA en Motul. Además, se autoriza la construcción de una línea telefónica de la finca “Komchén” a la casa habitación de Motul ubicada en la calle 27 # 339.²⁵²

Decreto 47 del 18 de marzo. - Se concede a Juan de la Rosa Ortega la construcción y explotación de un tranvía de tracción animal sistema Decauville con línea telefónica del Puerto de Telchac a las fincas “San Eduardo”, “Tebóm” y “Miramar”.²⁵³

Decreto 196 del 20 de septiembre. - Se autoriza a Eligio Palma para construir y explotar un tranvía de tracción animal con su línea telefónica que comunique la estación FUYSA en Motul con la finca henequenera Telal a 4 km de Motul. La vía tendrá un escantillón de 50 cm.²⁵⁴

Año 1913

La XXIV Legislatura aprobó para la firma del Gobernador en turno los siguientes Decretos:

Decreto 12 del 1 de marzo. - Se aprueba la construcción de un tranvía de tracción animal sistema Decauville desde la finca San Juan en el Municipio de Yaxkukul, Partido de Tixkokob, pasando por la calle 18 de Yaxkukul entronque con la línea de tranvía de la Cía. “García Morales” que pasa por la calle 17 de dicho pueblo. La vía será de 50 cm. de escantillón.²⁵⁵

Decreto 80 del 2 de abril. - Se concede al Lic. Miguel Martínez Romero autorización para la construcción y explotación de 2 tranvías de tracción animal sistema Decauville; uno desde la finca “San Francisco” del pueblo de Chicxulub, Partido de Tixkokob a la finca “Guadalupe”; y otro desde la finca “San Francisco” al Km. 10 del ferrocarril Conkal-Progreso donde se hará una estación de bandera. El escantillón de la vía será de 50 cm. Firmó el Decreto el Gobernador Arcadio Escobedo el 2-IV-1913²⁵⁶.

Decreto 83 del 2 de abril. - Se concede al C. José María López y López la autorización para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville del lado norte de la Estación FUYSA en Izamal a la línea de tranvía entre las fincas Ebulá y San Marcos. La vía que será de 50 cm. de escantillón podrá ocupar las calles 21, 23, 26, 26 A, 28, 31, y 37 de la ciudad de Izamal.²⁵⁷

²⁵² Decreto 46 del 16 de marzo, se concede a Francisco Martínez Paredes la construcción y explotación de un tranvía de la hacienda “Komchén” con su anexa “Yaxché” y la Quinta “San Antonio” del Municipio de Motul, con la estación FUYSA. (Esto corresponde de la Página.90 a la foja 91, del texto original).

²⁵³ Decreto 47 del 18 de marzo, se concede a Juan de la Rosa Ortega la construcción y explotación de un tranvía de tracción animal sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.91, del texto original).

²⁵⁴ Decreto 196 del 20 de septiembre, se autoriza a Eligio Palma para construir y explotar un tranvía de tracción animal con su línea telefónica que comunique la estación FUYSA en Motul con la finca henequenera Telal a 4 km de Motul. (Esto corresponde de la Página.91, del texto original).

²⁵⁵ Decreto 12 del 1 de marzo, aprueba la construcción de un tranvía de tracción animal sistema Decauville desde la finca San Juan en el Municipio de Yaxkukul, Partido de Tixkokob. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.91, del texto original).

²⁵⁶ Decreto 80 del 2 de abril, se concede al Lic. Miguel Martínez Romero autorización para la construcción y explotación de 2 tranvías de tracción animal sistema Decauville; uno desde la finca “San Francisco” del pueblo de Chicxulub. (Esto corresponde de la Página.91 a la foja 92, del texto original).

²⁵⁷ Decreto 83 del 2 de abril, se concede al C. José María López y López la autorización para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville del lado norte de la Estación FUYSA en Izamal a la línea de tranvía entre las fincas Ebulá y San Marcos. (Esto corresponde de la Página.92, del texto original).

Decreto 84 del 2 de abril. - Se concede al C. Arcadio Cortés construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville con una línea telefónica de la Finca “Kininché” y Anexas y la Quinta “Vista Alegre” al pueblo de Suma. El escantillón de la vía será de 50 cm. y utilizará la calle 16 del Pueblo de Suma y el camino carretero Suma-Bokobá.²⁵⁸

Decreto 115 del 17 de julio. - Se autoriza al Lic. Olegario Molina para construir y explotar un tranvía de tracción animal del sistema Decauville de la finca Actunku a la estación FUYSA en la Villa de Espita.

La vía será de 50 cm. de escantillón.²⁵⁹

Decreto 117 del 17 de julio. - Se autoriza a los CC. Felipe Mézquita y Juan Rodríguez, Gerentes mancomunados de la Sociedad Agrícola “Mézquita Gamboa Hermanos” para construir y explotar un tranvía de tracción animal de sistema Decauville y su línea telefónica, de la Hacienda Kantirix al Pueblo de Tepakán al paradero de la Sociedad Agrícola. La vía será de 50 cm. de escantillón.²⁶⁰

Decreto 118 del 17 de julio. - Se autoriza a Florencio Onésimo Martínez para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville que comunique el predio 29 de la calle 21 del pueblo Dzidzantún con la Hacienda San Antonio Kankabdzonot, de allí con la Hacienda Kuiché de las Flores del Municipio de Cansahcab continuando a la Estación FUYSA de Cansahcab. La vía tendrá un escantillón de 50 cm. Se autoriza línea telefónica.²⁶¹

Decreto 119 del 17 de julio. - Se autoriza a Carlos y Roberto Osorio para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville del pueblo de Tepakán a las fincas Holcá y anexa Telal en el Municipio de Teya, pasando por el pueblo Tixcochó para terminar en la estación FUYSA en Tekantó. La vía autorizada tendrá 50 cm. de escantillón.²⁶²

Decreto 141 del 11 de agosto. - Se autoriza a Antonio y Abelardo Mimenza para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville con vía de 50 cm. de escantillón para comunicar la finca “San Antonio Huculá” con la Villa Común del Partido de Acanceh.²⁶³

Decreto 152 del 26 de agosto. - Se autoriza la construcción de un tranvía de tracción animal a la Sra. Vicenta Castillo de Molina. La vía será de 50 cms. De escantillón y unirá los extremos de la finca Chenkú – Mérida – Pueblo San Matías.²⁶⁴

²⁵⁸ Decreto 84 del 2 de abril, se concede al C. Arcadio Cortés construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville con una línea telefónica de la Finca “Kininché” y Anexas y la Quinta “Vista Alegre” al pueblo de Suma. (Esto corresponde de la Página.92, del texto original).

²⁵⁹ Decreto 115 del 17 de julio, se autoriza al Lic. Olegario Molina para construir y explotar un tranvía de tracción animal del sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.92, del texto original).

²⁶⁰ Decreto 117 del 17 de julio, se autoriza a los CC. Felipe Mézquita y Juan Rodríguez, Gerentes mancomunados de la Sociedad Agrícola “Mézquita Gamboa Hermanos” para construir y explotar un tranvía de tracción animal de sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.92 a la foja 93, del texto original).

²⁶¹ Decreto 118 del 17 de julio, se autoriza a Florencio Onésimo Martínez para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.93, del texto original).

²⁶² Decreto 119 del 17 de julio, se autoriza a Carlos y Roberto Osorio para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville del pueblo de Tepakán. (Esto corresponde de la Página.93, del texto original).

²⁶³ Decreto 141 del 11 de agosto, se autoriza a Antonio y Abelardo Mimenza para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.93, del texto original).

²⁶⁴ Decreto 152 del 26 de agosto, autoriza la construcción de un tranvía de tracción animal a la Sra. Vicenta Castillo de Molina. La vía será de 50 cms. (Esto corresponde de la Página.93 a la foja 94, del texto original).

Decreto 170 del 9 de septiembre. - Se autoriza la construcción de un tranvía de tracción animal que comunique la Hacienda Walix con la Estación FUYSA en la Villa de Hocabá y la Estación del antiguo tranvía vecinal en Villa de Hochtún y pueblo de Cacalchén. La vía será de 50 cm. de escantillón y puede utilizar un terraplén de la vía férrea vecinal que une la villa de Hochtún con la de Hocabá que es del mismo concesionario y también el terraplén de la línea Hochtún – Walix del antiguo tranvía vecinal entre Hochtún y Cacalchén construido por concesión del Ayuntamiento de Hochtún en acuerdo del 14-XI-1898.²⁶⁵

Decreto 182 del 2 de octubre. - Se autoriza al C. Augusto Peón para construir un Ramal del tranvía de su propiedad denominada “Empresa Zaldívar” desde la estación de dicho tranvía en Kinchil hasta la Hacienda “Concepción” anexa a la Hacienda “San Antonio Tedzidz” del municipio de Umán, Partido de Hunucmá. El Ramal se considerará parte del tranvía denominado “empresa Zaldívar”. Se autoriza que se le construya una línea telefónica.²⁶⁶

Decreto 186 del 9 de octubre. - Se autoriza a Emilio Ontiveros Machado la construcción y explotación de vías férreas de tracción eléctrica, de vapor o animal de 60 cm. de escantillón para comunicar: Dzitás - Ruinas de Chichén Itzá y Muna – Ruinas de Uxmal.

Se autoriza a la Compañía para establecer estaciones terminales en Chichén Itzá, Muna y Uxmal. También para establecer hoteles, baños, y juegos olímpicos en los lugares mencionados por fomentar el turismo.²⁶⁷

La concesión se declara de utilidad pública y será por 50 años y durante dicho plazo no causará impuestos a favor del Municipio o del Estado el material fijo o rodante, propiedades raíces, capitales o cualesquiera otros bienes.

Todo el personal queda exento de tequios vecinales, de toda contribución gabela personal, y de prestar servicio de las armas en cualquiera de sus formas. Se establecerán líneas telefónicas.

La empresa se considerará siempre de nacionalidad mexicana.

Se establece una subvención de \$ 2000.00 por kilómetro construido.

En forma similar a los Decretos anteriores se expidieron los Decretos siguientes: 199 del 27 –X - 1913; 200 del 27 –X- 1913; 204 del 24 –X- 1913; 217 del 10- XI- 1913 y 218 del 10-XI-1913; todos con el anhelo de comunicar y dar servicio público utilizando las vías férreas reforzando el área de acción de la red ferroviaria de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Solamente debe hacerse notar el Decreto Núm. 204 donde se autoriza la construcción de un tranvía sistema Decauville para explotar una vía entre Progreso y Chicxulub que ya estaban comunicados por un Ramal de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán con trenes de vía angosta. La concesión del decreto 204 fue fijada por 50 años quedando exentos durante los primeros 10 años de impuestos del Estado y Municipios: los capitales, los predios, el material rodante y demás útiles, y quedando exentos del servicio de seguridad pública

²⁶⁵ Decreto 170 del 9 de septiembre, autoriza la construcción de un tranvía de tracción animal que comunique la Hacienda Walix con la Estación FUYSA en la Villa de Hocabá y la Estación del antiguo tranvía vecinal en Villa de Hochtún y pueblo de Cacalchén. (Esto corresponde de la Página.94, del texto original).

²⁶⁶ Decreto 182 del 2 de octubre, autoriza al C. Agustín Peón para construir un Ramal del tranvía de su propiedad denominada “Empresa Zaldívar” desde la estación de dicho tranvía en Kinchil hasta la Hacienda “Concepción” anexa a la Hacienda “San Antonio Tedzidz”. (Esto corresponde de la Página.94, del texto original).

²⁶⁷ Decreto 186 del 9 de octubre, autoriza a Emilio Ontiveros Machado la construcción y explotación de vías férreas de tracción eléctrica, de vapor o animal de 60 cm. de escantillón para comunicar: Dzitás - Ruinas de Chichén Itzá y Muna – Ruinas de Uxmal. (Esto corresponde de la Página.94 a la foja 95, del texto original).

hasta 10 empleados. También autoriza, la fuera de la zona de Jurisdicción Federal, la construcción de un hotel y un restaurante con exención de 10 años de todo impuesto.

En el año 1914 se emitieron 7 Decretos concesionando la construcción y explotación de vías sistema Decauville y se enviaron al C. Gobernador del Estado 3 oficios remitiéndole otros Decretos para su firma. Los Decretos expedidos fueron los siguientes números: 51 del 31-III-1914; Núm. 54 del 21-III-1914; Núm. 84 del 13-IV-1914; Núm. 89 del 15-IV-1914; Núm. 90 del 15-IV-1914; Núm. 133 del 25-VIII-1914; Núm. 139 Juan Campos Palma, Finca San José-Estación FUYSA en Motul.

Solicitudes. - De acuerdo con el minutarario de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán en el año 1913 se enviaron 17 solicitudes al Gobierno relacionadas con la construcción y explotación de vías férreas mientras que para el mes de julio de 1914 ya se habían recibido 13 solicitudes.

En el Archivo General del Estado no hay datos sobre Decretos del H. Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán por los años 1915, 1916 y 1917.²⁶⁸

XLVI. - ¿Tranvías vs. Ferrocarriles?

El Gobierno Federal y el Gobierno Estatal auspiciaron en la segunda mitad del Siglo XIX la construcción de vías férreas. Teniendo en cuenta lo anterior se van a relacionar algunos Decretos de la H. Legislatura del Estado de Yucatán que nos harán reflexionar sobre el particular:

1.- Decreto No. 58 del 17 de enero de 1889 que autoriza al C. Alfonso Cámara y Cámara para que construya y explote por su cuenta un tranvía que comunique TICUL-TEKAX-PETO, siendo Gobernador del Estado el C. Guillermo Palomino.²⁶⁹

2.- Decreto No. 67 del 30 de enero de 1889 al C. Marcial Cervera para que construya y explote una vía férrea que comunique TUNKÁS-VILLA DE CENOTILLO siendo Gobernador del Estado el C. Guillermo Palomino.

3.- Decreto No. 77 del 27 de febrero de 1889 autorizando a los CC Rodolfo Pérez y José Dolores Aranda Arceo para comunicar con una vía férrea TEKANTÓ-TEYA-TEPAKÁN-CANSAHCAB-TEMAX-BUCTZOTZ-ZONCAUICH-TEKAL-SUMA.

Gobernador: Guillermo Palomino.

4.- Decreto No. 87 autorizando al C. Ramón Ancona Bolio para que construya y explote una vía férrea que comunique: VALLADOLID-ESPITA-TIZIMÍN siendo Gobernador del Estado el C. Guillermo.

5.- Decreto No. 113 del 14 de agosto de 1889 autorizando al Dr. Clotilde Baqueiro para construir y explotar un tranvía vecinal que comunique: VILLA ACANCEH-CUZAMÁ-HOMÚN-HOCABÁ-SOTUTA-SEYÉ-TEKIT. Gobernador: J. P. Manzano.

²⁶⁸ Decreto 152 del 30 de octubre de 1889, autoriza al C. Lic. Antonio Espinosa para la construcción y explotación de 4 tranvías paralelas que, atravesando la Ciudad de Progreso por las calles de la Marina, la del Vapor, la de Sisal y la de la Villa de la Ciénega, terminen en el extremo de ellas por ambos lados. (Esto corresponde a la Página. 25 a la foja 26 del texto original).

6.- Decreto No. 35 del 19 de septiembre de 1892, autorizando al C. Rafael R. Gunter para que construya y explote una vía férrea que comunique CONKAL-MOCOCHÁ-BACA. Gobernador: Daniel Traconis.

7.- Decreto No. 7 del 11 de febrero de 1896 autorizando al Lic. Miguel Castellanos Sánchez para comunicar con una vía férrea que construya y explote entre DZITÁS-VILLA ESPITA-VALLADOLID. Gobernador: C.

8.- Decreto No. 8 del 20 de febrero de 1896 reformando el Decreto No. 7 que organice del 12-II-1896, autorizando al Lic. Miguel Castellanos o a la Compañía que organice para construir y explotar por su cuenta un tranvía con su teléfono o teléfonos que ponga en comunicación la Ciudad de IZAMAL con el pueblo de DZITÁS, pudiendo extender dicho tranvía a ESPITA y VALLADOLID si conviniere a sus intereses. Gobernador: Carlos Peón.

9.- Decreto No. 115 del 17 de agosto de 1899. Siendo Gobernador del Estado el C. Francisco Cantón se autorizó al C. José D. Molina para construir un tranvía de tracción animal que partiendo de la Estación de Acanceh del Ferrocarril de Mérida a Peto pase por Seyé y llegue a Cuzamá.

10.- Decreto No. 117 del 22 de agosto de 1899 autorizando al C. Luis Zapata Lavadores para construir y explotar un tranvía con teléfono o telégrafo que comunique TUNKÁS con la VILLA DE CENOTILLO y la VILLA DE ESPITA, pueblo de CALOTMUL y VILLA DE TIZIMÍN. Gobernador: Francisco Cantón.

11.- Decreto No. 27 del mes de abril de 1900 autorizando a José Zapata M. para construir y explotar un tranvía que comunique SAHCABA-MUNA-TICUL. Gobernador: Francisco Cantón.

12.- Decreto No. 28 del 3 de abril de 1900 autorizando a la Compañía de Tranvías Vecinales de Yucatán para aumentar sus líneas de CACALCHÉN a HOCTÚN e IZAMAL y de HOCABÁ a HOMÚN. HOMÚN-CUZAMÁ-ACANCEH-SEYÉ. Gobernador del Estado: Francisco Cantón.

13.- Decreto No. 70 del 29 de septiembre de 1900 autorizando a los Sres. Alonso Patrón E., Anastasio Sabido, Juan de la R. Ortiga, Manuel C. González y Eulogio Palma y Palma o a la Compañía que organicen para construir y explotar tranvías vecinales de MOTUL a BACA. Gobernador: Francisco Cantón.²⁷⁰

XLVII. -Las Vías Férreas y EL Interés Público

Ley Sobre Vías Férreas. - El Gral. Salvador Alvarado expidió el 11 de agosto de 1915 la Ley sobre Vías Férreas que fue publicada en el Diario Oficial del 13-VIII-1915; en esta Ley se disponía que todas las vías férreas rurales del Estado que existiera para entonces y se construyeran en lo sucesivo; quedarán sujetas a las disposiciones de la Ley.

Para efectos de la Ley se clasificarían las vías férreas rurales en:

Vías férreas de Interés Público. - Las que ocuparán algún camino, sitio o lugar público, las que comunicarán con una o más fincas o heredades con una población urbana o estación del ferrocarril y las que atravesaron o comunican entre sí 2 o más propiedades o heredades.

Vías férreas de Interés Particular. - Las que serían de servicio exclusivo del dueño.

²⁷⁰ NOTA: el siguiente apartado muestra una comparación de los decretos de tranvías con los decretos de Ferrocarriles, estos pueden ser consultados en el apartado Red de vías Decauville.

Las vías férreas rurales de interés público quedaron con la obligación de prestar servicio al público de acuerdo con esta Ley, que podría ser ordinario o extraordinario conforme a itinerario previamente establecido por las autoridades y con tarifas previamente establecidas.

Las vías y el material rodante para el servicio público serían revisados, inspeccionados y autorizados por el Ejecutivo, estableciéndose sanciones penales para los dueños de vías férreas, encargados y conductores en caso de que existiera alguna anomalía en la prestación de los servicios u ocurriera algún accidente y resultaran dañados las mercancías transportadas o en su caso, los mismos pasajeros.

El Ejecutivo revisaría técnicamente los planos y trazos de las líneas para aceptarlos o rechazarlos.

El servicio a las autoridades civiles o militares de la federación se cobraría a la mitad de las cuotas señaladas para el servicio público.

DECRETO NÚM. 8 DE 1918.- El 17 de enero de 1918, siendo Gobernador del Estado de Yucatán el Gral. Salvador Alvarado y Srío. Gral. el C. Álvaro Torre Díaz, se publicó el Decreto Núm. 8, en los siguientes términos:

Que el XXV Congreso Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán a nombre del pueblo decreta lo siguiente:

“Ley que reglamenta el cultivo y explotación del henequén en el Estado, y establece las funciones de la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén”.

Capítulo 1

Disposiciones Generales. - Artículos 1, 2, 3, 4 y 5: indican que son de interés público el cultivo y la explotación del henequén en el Estado, y por lo tanto estarán y permanecerán bajo la vigilancia del Gobierno del Estado conforme lo establezca esta Ley que deben cumplir los productores de henequén, bajo las penas que la misma Ley establece.

Indican que las disposiciones de la Ley comprenden a todos los propietarios de fincas henequeneras, estén o no en producción, y a todas las que en adelante contengan henequén sembrado, ya sea el propietario del predio nacional o extranjero, y sea cual fuere la cantidad de henequén sembrado, en cultivo o en explotación.

Se establece que todas las Autoridades del Estado estén obligadas a impartir su ayuda a la Comisión Reguladora de Mercado de Henequén cuando está lo solicite y a cumplir sin excusa alguna todas las obligaciones que la Ley les señala; y que las dudas que se susciten con motivo del cumplimiento de esta Ley serán resueltas por el Ejecutivo del Estado.

Capítulo 2

De la Calidad de Productores Henequéneros. - Artículos 6, 7 y 8.- Indican el tipo de propietario que debe ser considerado productor henequénero, su deber de manifestar su propiedad y que se tendrá como productor a todo aquél que esté inscrito en la relación Oficial de Productores henequéneros de acuerdo con la Ley del 7 de noviembre de 1916 y a todo el que aparezca en la Sección correspondiente de la Estadística de la Comisión Reguladora del mercado de Henequén.

Capítulos 3 y 4

Estadística Henequenera.- Comprenden disposiciones para conseguir que por medio de la Estadística Henequenera se informara debidamente a la Comisión Reguladora de toda finca rústica o urbana que contuviera henequén sembrado, incluyéndose el “número de kilómetros de vía férrea

construida, expresándose su clase, ancho de la vía y recorrido; mención de que si hay algún tranvía que comunique una finca con otra o con algún poblado o Estación de Ferrocarril”; “nombre del pueblo y de las estaciones del ferrocarril más cercanas y distancias respectivas”.

Las disposiciones señalan que la autoridad municipal bajo cuya jurisdicción se encuentran las fincas tiene la obligación de verificar si los datos contenidos en la manifestación hecha por los propietarios ante la Comisión Reguladora son exactos; si son exactos se procede a su registro,

En caso contrario se procede a una inspección para aplicar la Ley al manifestante o a la autoridad, si informó falsamente. Si con posterioridad se descubre que los datos son falsos y que la autoridad se conformó con ellos, se establece el doble de la pena al manifestante y a la autoridad, y se comunica al Gobierno del Estado para que éste proceda en su caso a exigir la responsabilidad que corresponda. Con los datos verídicos que contengan las manifestaciones se forma el Registro Henequenero.

Capítulo 5

De los Tranvías Agrícolas. - Del Artículo 47 en adelante. - Se explica que son tranvías agrícolas los que unen una finca con otra, aunque sean de un mismo propietario, y también los que unen alguna finca con algún poblado o con alguna estación de ferrocarril, declarándose a estos tranvías de interés público.

Se giran instrucciones para formular y mantener actualizada la carta de tranvías Agrícolas haciéndola del conocimiento del público, bajo la responsabilidad de la Comisión Reguladora.

Se establece la obligación de todos los propietarios de tranvías agrícolas de enlazar o permitir el enlace de sus líneas con las de otros propietarios y por lo tanto a permitir el enlace de sus líneas mediante una retribución; también están obligados a establecer un servicio de carga y pasajeros para las poblaciones o fincas que recorrieran sus tranvías estableciendo cuando menos un carro de pasaje que haga el tráfico entre las poblaciones y las estaciones de ferrocarril, debiendo mantener en buen estado todas las líneas, estaciones, bodegas y carros de tráfico y pasaje.

Se establece que los Reglamentos necesarios para el servicio público, así como las tarifas a las que están sujetas los propietarios de Tranvías Agrícolas quedan bajo la responsabilidad de la Comisión Reguladora del Mercado de Henequén y con pleno respaldo del Ejecutivo del Estado.

Se anota también que los propietarios de los tranvías pueden celebrar convenios entre sí acerca del uso de una línea y las compensaciones convenientes por su uso cuando sea necesario; en caso de desacuerdo, la autoridad judicial resolverá el punto, considerándose este derecho como una servidumbre legal, siendo considerado como dominante el predio que solicita el uso del tranvía y como sirviente el del tranvía cuyo enlace se solicita, y los gastos de reparación de la línea serán a cuenta del dueño o según los términos del contrato y el que use el tranvía pagará la cuota que le corresponda.

En las líneas de tranvías agrícolas sólo pueden transitar los carros o plataformas de la empresa o que tienen permiso de esta o cuando los dueños de la línea no pueden proporcionar carros o plataformas para carga en cuyo caso se utilizará equipo de la propiedad de los interesados mediante el pago de la cuota establecida para estos casos. Quedó prohibido fumar en los carros de carga o de pasaje y conducir bajo el efecto de bebidas embriagantes.

Se establecieron las bases a las que se sujetarían las Empresas que soliciten permiso para construir tranvías agrícolas, debiéndose llenar todos los requisitos antes de aceptarse una solicitud, quedando establecido que todas las vías a que se refiere esta Ley tienen el carácter de Nacionales y por esta razón quedan sujetas a las Leyes y Tribunales de la República Mexicana y en ningún caso, y por

ningún motivo se permitirá que sean enajenadas, hipotecadas o de algún modo gravadas a favor de algún gobierno extranjero.

Se establece que ningún propietario puede levantar o modificar la vía de que es propietario o concesionario sin la previa autorización del Ejecutivo del Estado, bajo las penas que establece la Ley, aclarándose que la infracción de las prohibiciones produce la nulidad del pacto o contrato y da derecho al Gobierno del Estado para incautar la Línea en su provecho.

Quedó establecido lo que corresponde en caso de daños o accidentes en el servicio público; qué hacer en caso de robos, cómo dar servicio de transporte a las autoridades, etc. previendo que en el caso en que se cambie el sistema de tracción de vapor a eléctrico, las Empresas quedarán sujetas a las disposiciones generales de Ferrocarriles en lo relativo a velocidad, señales, tráfico, freno, uniones, etc.

Capítulo 7

Del Transporte y Acarreto del Henequén en Rama. - Artículo 79.- La Comisión Reguladora gestionará de las autoridades federales que éstas dicten las órdenes necesarias a fin de que las disposiciones de esta Ley sean cumplimentadas por las Empresas Ferrocarrileras de Concesión Federal y por las embarcaciones que se dediquen al transporte por la vía marítima.

Artículo 80.- Los Ferrocarriles y Tranvías que se dediquen al transporte y acarreto del henequén en rama están obligados a cumplir, bajo su responsabilidad, las prescripciones de esta Ley.

XLVIII. - Comentarios

Ferrocarriles y Tranvías

En el siglo XIX, Yucatán estaba aislado por tierra del resto de la República Mexicana, aunque compartía con ésta los efectos de las luchas internas entre liberales y conservadores; la intervención norteamericana; la intervención francesa; y para mayores complicaciones, la mal llamada “guerra de castas”.

Por lo anterior, en la segunda mitad del siglo XIX, las comunicaciones terrestres en Yucatán estaban abandonadas a su suerte, y por la inquietud social no había paz, existiendo de hecho una zona fronteriza con la maya, y aun así nació y prosperó una red ferroviaria apoyando el desarrollo económico de Yucatán en el cultivo, la industrialización y la exportación del henequén en rama y sus productos.

La red de vías Decauville aprobadas por el Gobierno del Estado, principió a formarse a partir del año de 1889 cuando se autorizó la construcción de 22 vías estando en plena construcción la red ferroviaria en la Entidad a base de vías angostas en las líneas siguientes:

a.- Mérida-Valladolid.

b.- Mérida-Calkiní.

c.- Mérida-Peto.

Se encontraban en operación en el año de 1889, las líneas siguientes:

a.- Mérida-San Ignacio-Progreso, de vía ancha, desde 1881.

b.- Mérida-Conkal-Progreso, de vía angosta, desde 1886.

Efectuándose la exportación de pacas de henequén por el puerto de Progreso; para tener una idea clara del cultivo y la exportación de henequén se elaboró la tabla siguiente²⁷¹:

| Año | Extensión en Hectáreas | Producción en Pacas |
|------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1880 | 11, 312 | 112, 911 |
| 1885 | 26,798 | 267, 137 |
| 1890 | 28,052 | 279, 906 |
| 1895 | 38,413 | 383, 413 |
| 1900 | 50,463 | 499, 634 |

Como puede observarse en la tabla, la extensión cultivada con henequén se fue incrementando de acuerdo con la demanda del mercado en los Estados Unidos; esto explica el aumento en las necesidades de transporte y por lo mismo explica también el interés que tuvieron los propietarios en construir y operar sus vías férreas rurales como puede observarse en el título del apéndice “VÍAS DECAUVILLE”; y esta misma necesidad de transporte explica la aparente competencia en la planeación de vías férreas autorizadas por el Gobierno del Estado de Yucatán y las vías férreas autorizadas por el Gobierno Federal que aparecen igualmente en el título del apéndice “¿TRANVÍAS VS. FERROCARRILES?” puesto que las vías férreas rurales significaban la oportunidad de contar con sus propios medios de transporte para no depender de terceros en la movilización de su personal y de su materia prima así como el transporte del henequén en rama.

El Gobierno del Estado de Yucatán hizo notar el interés que tenía en el control de la construcción y explotación de vías férreas rurales a partir del año 1889 dando facilidades a quienes se interesaran en construir para operar por su cuenta. En el año de 1915 se expidió la Ley sobre Vías Férreas y en 1918 se publica la “Ley que organiza y reglamenta el cultivo y explotación del henequén en el Estado y establece las funciones de la Comisión Reguladora del mercado de Henequén”; en esta Ley se declara a los Tranvías Agrícolas de interés público y da a conocer una serie de Artículos para tratar de mantener bajo control todas las actividades correspondientes a los Tranvías Agrícolas.²⁷²

Esta Ley publicada el 17 de enero de 1918 apareció en el Decreto Núm. 8 constando de 96 artículos eslabonando las actividades henequeneras con las correspondientes a los Tranvías Agrícolas bajo la responsabilidad de la Comisión Reguladora, dejando a ésta la gestión ante las autoridades federales para que éstas ordenen que las disposiciones de esta Ley sean cumplimentadas por las Empresas Ferrocarrileras de Concesión Federal.²⁷³

²⁷¹ Con datos tomados del informe de la Cámara Agrícola de Yucatán de fecha 1 de enero de 1907.

²⁷² Estas leyes pueden ser consultadas en la transcripciones y síntesis que se encuentra ubicadas en el (apartado de apéndice) apéndice al final de este capítulo (o en la página tal*) de igual manera éstas a su vez pueden ser consultadas en el Archivo General del Estado de Yucatán.

²⁷³ Esta ley puede ser corroborada en el apartado de “LAS VIAS FERREAS Y EL INTERES PUBLICO” el cual se encuentra en el apéndice, de igual manera la relación de los tranvías y ferrocarriles se puede corroborar en el apartado que lleva el título de: “¿TRANVIAS VS FERROCARILES?”

El transporte de henequén en rama, prensado en pacas, se efectuaba en plataformas de madera de 3 a 4 metros, con 2 trucks de 4 ruedas cada una y vagonetas con 2 ejes de 2 ruedas para transportar bagazo, pencas recién cortadas y otros artículos.

Así mismo (Igualmente) en el año 1936. el kilometraje de los tranvías rurales era de 1534.5 Km. Además, que en Yucatán había más de 3000 Km. de vías portátiles con riel del sistema Decauwille. Las vías portátiles se hacían con el riel ya cortado para armarlas tendiéndose simplemente sobre el terreno aplicándose la tracción animal, lo que da una idea de la importancia que tenía.²⁷⁴

En el “Estudio sobre los Ferrocarriles Unidos de Yucatán en relación con el Estado Económico de la Península” cuyo autor fue el C. Fernando Ancona C. publicado el año de 1923, aparece la red de tranvías rurales que alimentaba a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán o contribuían al transporte ferroviario en Yucatán. Según el C. Fernando Ancona la relación de tranvías era la siguiente:

| Tranvías. | Partido. | Total en Metros. |
|------------------|-----------------|-------------------------|
| 31 | Mérida. | 193000 |
| 29 | Motul. | 231000 |
| 2 | Valladolid. | 9800 |
| 1 | Progreso. | 1000 |
| 36 | Tixkokob. | 222000 |
| 24 | Acanceh. | 168700 |
| 12 | Temax. | 85800 |
| 2 | Tekax | 7200 |
| 4 | Tizimín. | 104900 |
| 29 | Hunucmá. | 241500 |
| 18 | Maxcanú. | 161700 |
| 26 | Izamal. | 160500 |
| 4 | Peto. | 55700 |
| 6 | Sotuta. | 28900 |
| 5 | Ticul. | 36700 |
| 3 | Espita. | 13600 |

En resumen, se utilizaban 232 tranvías en una red de 1722 Kilómetros.²⁷⁵

²⁷⁴Consultado en: Enciclopedia Yucatanense en el capítulo Historia de las Comunicaciones indica que (buscar bien la cita)

²⁷⁵ Ancona, 1923, Libro

En los archivos de FUYSA existían planos donde se apreciaba la vía Decauville con el nombre del tranvía que daba servicio a la Estación, el nombre de ésta y la fecha del plano, como se indica en la lista siguiente:

| Nombre del Tranvía | Estación | Fecha del Plano |
|---------------------------|-----------------|------------------------|
| Zardívar. | Umán. | Septiembre de 1906 |
| M. Peón Casares. | Tixpéhual. | Diciembre de 1906 |
| M. Zapata. | Conkal. | Febrero de 1907 |
| E. Escalante P. | Hunucmá. | Febrero de 1907 |
| R. Nicoli. | Hunucmá. | Febrero de 1907 |
| A. Bolio. | Hunucmá. | Febrero de 1907 |
| D. Florentino Díaz. | Tekantó. | Septiembre de 1908 |
| O. Molina. | Tekantó. | Septiembre de 1908 |
| Manuel Rodríguez | Tekantó. | Septiembre de 1908 |
| “Santa María” | Tekax. | Marzo de 1910 |
| Hda. Kankirixché | Acanceh. | Febrero de 1911 |
| Hacienda Chich | Acanceh. | Febrero de 1911 |
| Chunkanán | Acanceh. | Febrero de 1911 |
| Chacabal | Chacabal (M-V) | Octubre de 1938 |
| Hunxectaman | Umán. | Julio de 1948 |
| Xcanchakán | Xcanchakán. | Marzo de 1951 |

La lista nos demuestra que la SCOP estaba interviniendo ya en la ocupación del derecho de vía en las Estaciones de FUYSA.²⁷⁶

Es de justicia hacer notar que la red de vías férreas rurales se integró sola al haberse resuelto cada necesidad de transporte de pasaje y carga por los interesados, en forma individual, buscando comunicarse a través de las estaciones de los ferrocarriles de la vía ancha o angosta, para asegurarse el servicio ferroviario a los lugares poblados o al Puerto de Progreso.

Obviamente, capitalistas, personal técnico y trabajadores fueron yucatecos, debiéndose verificar que en contenido del Decreto Núm. 56 se observa el empeño de evitar la injerencia de influencias en las vías de comunicación que se estaban autorizando.

²⁷⁶ Archivos de FUYSA

XLIX. -Apéndice

Caminos Carreteros en 1861

En el año de 1861, la Ciudad de Mérida se comunicaba por caminos carreteros con las poblaciones siguientes:

- 1.- Dzilam (pueblo), pasando por: Cholul, Conkal, Mocochá y Sinanché.
- 2.- Chemax, pasando por: Tixpehual, Euán, Cacalchén, Izamal, Tunkás, Dzitás, Tinúm, Uayma y Valladolid.
- 3.- Kankabdzonot, pasando por: Ticopó, Hocabá, Huhí, Sotuta, Tabí y Cacalchén.
- 4.- Acanceh, pasando por Kanasín y Tepic.
- 5.- Tecoh.
- 6.- Tihosuco, pasando por: Sacalúm, Ticul, Oxkutzcab, Tekax, Tzucacab, Peto, Dzonotchel y Xcavil.
- 7.- Sisal, pasando por: Ucu y Hunucmá.
- 8.- Campeche, pasando por: Umán, Kopomá, Maxcanú y Halachó.

Entre las poblaciones que se han mencionado existían los siguientes ramales: Tixpehual — Baca; Tixkokob — Xocchel; Cacalchén — Hochtún; Cacalchén — Temax — Buctzotz; Izamal — Temax; Izamal — Kantunil; Tunkás — Espita — Tizimín; Sotuta — Yaxcabá; Ticul — Muna; Opichén — Kopomá; Oxkutzcab — Akil — Tekax; Tekax — Tixméuac; Peto — Barbachano — Kankabchén; Sisal — Chuburná; Umán — Tixcacal; Maxcanú — Opichén; Maxcanú — Chactún.

Naturalmente los caminos carreteros no podrían estar en buenas condiciones después de la guerra social (mal llamada guerra de castas) y el periodo de revueltas políticas y pronunciamientos de guerra que provocaron que el Gobierno Local estuviera en condiciones económicas precarias que le impidieron dar una atención mayor a las mejoras materiales. Obviamente, la supervivencia era prioritaria y eso significaba una organización de autodefensa y el máximo apoyo a la Guardia Nacional.

Itinerarios Ferroviarios

Ferrocarriles Constitucionalistas en Yucatán

Itinerario Núm. 1

Comenzó a regir a las 12.01 a. m. del sábado 1 de mayo de 1915.

Este Itinerario anuló todos los anteriores y fue firmado por el Superintendente de Transportes, C. Castro y el Gerente General, C. Julio Rendón. El Inspector Técnico que lo autorizó fue el C. Ramón García Núñez.

Para la operación de los trenes se formaron 4 DIVISIONES, a saber: Norte, Sur, Este y Oeste. Se clasificaron en trenes de pasajeros, de carga y mixtos; además de primera, segunda y tercera clase. Los trenes que salían de Mérida tenían números impares y los que llegaban a Mérida tenían números pares.

Ejemplos del contenido de los Itinerarios, por Divisiones:

División Norte

1.-Línea Troncal. -Comprendía la línea Mérida-Progreso, siendo rumbo al norte todos los trenes con número impar y rumbo al sur los números pares; así:

a.-Tren No. 1, de pasajeros, rumbo al norte, de primera clase, servicio diario, salía de Mérida a las 7 a. m., pasaba por Yaxché a las 7.20 y llegaba a Progreso a las 7.50 a. m. (50 minutos de Mérida a Progreso).

b.-Tren No. 3, de pasajeros, rumbo al norte, de primera clase, servicio diario, salía a las 3.00 p. m., pasaba por Yaxché a las 3.20 p.m., por San Ignacio a las 3.30 p.m. y llegaba a Progreso a las 3.50 p. m. (50 min. de Mérida a Progreso).

c.-Tren No. 5, de pasajeros, de primera clase, Servicio Diario, salía a las 5.40 p.m., llegaba a Yaxché a las 6 p.m. pasaba por San Ignacio a las 6.10 p.m. y llegaba a Progreso a las 6.30 p.m. (50 min. de Mérida a Progreso).

d.-Tren No. 15, de carga, de tercera clase, servicio diario excepto los domingos, salía a las 9 a. m. llegando a San Ignacio a las 10.50 y a Progreso a las 11.30 a.m.

e.-Tren No.2, de pasajeros, de primera clase, servicio diario, rumbo al Sur; salía de Progreso a las 10.30 a.m., llegaba a San Ignacio a las 10.50, pasaba por Yaxché a las 11.00, llegaba a Mérida a las 11.20 a.m. (50 min. de Progreso a Mérida).

f.-Tren No. 4, de pasajeros, de primera clase, servicio diario, rumbo al Sur; salía de Progreso a las 5.30 p.m., pasaba por San Ignacio a las 5.50, llegaba a Yaxché a las 6.00 p.m. y llegaba a Mérida a las 6.20 p.m. (50 min. de Progreso a Mérida).

g.-Tren No. 6, de Pasajeros, de primera clase, servicio diario, rumbo al Sur, salía de Progreso a las 6.50 a.m., pasaba por San Ignacio a las 7.10 llegando a Yaxché a las 6.00 a.m. y llegando a Mérida a las 7.40 a.m. (50 min. de Progreso a Mérida).

h.-Tren No. 16, de Carga, de tercera clase, servicio diario excepto los domingos, rumbo al Sur, salía de Progreso a las 6.30 p.m. pasando por San Ignacio a las 7.15 p.m. para llegar a Mérida a las 8.30 p.m.

La capacidad de los laderos era: Mérida 175 carros; 8 carros en el enlace, 6 carros en San Ángel, 6 carros en Sodzil, 6 carros en Xcanatún, 55 carros en Yaxché, 20 carros en Tamanché, 22 carros en San Ignacio y 150 carros en Progreso. Para los trenes de pasajeros había parada de bandera en Chuburná.

2.-Ramal de Izamal. -Comprendía la Línea de vía ancha de Mérida a Izamal; los trenes de números nones salían de Mérida; los números pares llegaban a Mérida; los trenes que salían de Mérida iban rumbo al Este, y los que llegaban a Mérida iban rumbo al Oeste. Los trenes del Ramal de Izamal eran:

a.-Tren No. 11, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario. Salía de Mérida a las 4.00 p.m., pasaba por Tixpéhuatl a las 4.30 p.m., por Tixkokob a las 4.40 p.m., por Euán a las 4.50 p.m. por Cacalchén a las 5.10, por Tekantó a las 5.32, llegando a Izamal a las 5.50 p.m.

b.-Tren No. 13, de Carga, de Tercera Clase, Servicio los días martes, jueves y sábado; salía de Mérida a las 4.30 a.m., pasaba por Euán a las 7.02 a.m. y llegaba a Izamal a las 9.30 a.m.

c.-Tren No. 12, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía de Izamal a las 6.00 a.m. llegando a Mérida a las 7.50 a.m. Lugar de encuentro: Euán a las 7.02 a.m.

d.-Tren No. 14, de Carga, de Tercera Clase, sale de Izamal a las 2 p.m. llegando a Mérida a las 6.50 p.m. Lugar de encuentro: Euán a las 4.50 p.m.

Capacidad de los laderos, en carros de vía ancha: Mérida 175, Pacaptún 3, Chichí 6, Tecoh 4, Oncán 4, Tixpéhual 14, Tixkokob 18, Euán 16, Cholul 3, Cacalchén 14, Bokobá 4, Tekantó 17, Sacalá 3 e Izamal 48.

División Sur

1.-Línea Troncal. -Comprende la Línea Mérida-Peto; los trenes de números nones salían de Mérida e iban rumbo al Sur, mientras que los trenes de números pares llegaban a Mérida e iban rumbo al Norte. Los trenes eran:

a.-Tren No. 51, de pasajeros, de primera clase, servicio diario, salía de Mérida a las 2.00 p.m. llegando a Peto a las 6.30 p.m.

b.-Tren No. 53, de carga, de tercera clase, servicio los días lunes, miércoles y viernes; salía de Mérida a las 4 a.m. para llegar a Peto a las 2.00 p.m.

c.-Tren No. 57, de carga, de tercera clase, servicio lunes y jueves; salía de Mérida a las 6.30 a.m. para llegar a Acanceh a las 8.10 a.m.

d.-Tren No. 55 de Pasajeros, de primera clase, servicio diario; salía de Mérida a las 3.30 p.m. para llegar a Acanceh a las 4.10 p.m.

e.-Tren No. 52, de Pasajeros, de primera clase, servicio diario. Salía de Peto a las 5.00 a.m. y llegaba a Mérida a las 9.35 a.m.

f.-Tren No. 54, de Carga, de Tercera Clase, servicio martes, jueves y sábado. Salía de Peto a las 5.15 a.m. para llegar a Mérida a las 2.50 p.m.

g.-Tren No. 58, de carga, de tercera clase, servicio martes y viernes; salía de Acanceh a las 11.00 a.m. llegando a Mérida a las 12.30 p.m.

h.-Tren No. 56, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía de Acanceh a las 8.22 a.m. llegando a Mérida a las 9.10 a.m.

Los Trenes Núm. 55,56,57 y 58 operaban en el Ramal de Sotuta.

2.-Ramal de Sotuta. -Comprende la Línea Acanceh-Sotuta; los Trenes de números nones se consideraban rumbo al Sur y los pares rumbo al Norte. Los trenes tenían el itinerario siguiente:

a.-Tren No. 55, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía de Acanceh a las 4.15 p.m. para llegar a Sotuta a las 6.10 p.m.

b.-Tren No. 57, de carga, de tercera clase, servicio lunes y jueves; salía de Acanceh a las 8.55 a.m. para llegar a Sotuta a las 12.35 p.m.

c.-Tren No. 56, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía de Sotuta a las 6.30 a.m. llegando a Acanceh a las 8.22 a.m.

d.-Tren No. 58, de carga, de tercera clase, servicio martes y viernes; salía de Sotuta a las 7 a.m. llegando a Acanceh a las 10.50 a.m.

La capacidad de los laderos en carros de vía angosta era: Acanceh 40, Chich 2, Sahcatzin 5, Seyé 20, Xucú 3, Xtabay 2, Hocabá 15, Sanahcat 15, Polabám 2, Huhí 20, Kankabdzonot 15 y Sotuta 20.

División Este

1.-Línea Troncal. -Comprendía la Línea Mérida-Valladolid de vía angosta. Los Trenes de números nones correspondieron al rumbo Este; y los de números pares al rumbo Oeste. Los trenes que operaron en la Línea Troncal fueron los siguientes:

a.-Tren No. 31, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía a las 6 a.m. de Mérida para llegar al empalme de la Línea de Tizimín a las 10.20 a.m.

b.-Tren No. 33, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía a las 3.00 p.m. para llegar a Temax a las 5.30 p.m.

c.-Tren No. 35, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario; salía de Mérida a las 11.00 a.m. para llegar a Conkal a las 11.35 a.m. y continuar en el Ramal de Progreso.

d.-Tren No. 37, de Carga, de Tercera Clase, servicio lunes, miércoles y viernes; salía de Mérida a las 5 a.m. llegando a Dzitás a las 3.35 p.m.

e.-Tren No. 39, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario. Salía de Dzitás a las 10.30 a.m. y llegaba a Valladolid a las 11.35 a.m.

f.-Tren No. 41, de Carga, de Tercera Clase, servicio martes, jueves y sábado; salía de Dzitás a las 4 a.m. para llegar a Valladolid a las 6.00 a.m.

g.-Tren No. 43; de Carga, de Tercera Clase, Servicio Diario; salía de Mérida a las 4.30 a.m. llegando a Conkal a las 7 a.m. para el ramal a Progreso.

Trenes con rumbo al Oeste:

h.-Tren No. 32, de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario. Procedente del ramal de Tizimín salía del empalme a las 2.40 p.m. para llegar a Mérida a las 7.00 p.m.

i.-Tren No. 34 de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario. Salía de Temax a las 6.15 a.m. para llegar a Mérida a las 8.45 a.m.

j.-Tren No. 36; procedente del Ramal de Progreso, salía de Conkal a las 6.28 a.m. para llegar a Mérida a las 7 a.m. (Tren de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario).

k.-Tren No. 38. De Carga, de Tercera Clase, Servicio Martes, jueves y sábado. Salía de Dzitás a las 4.00 a.m. para llegar a Mérida a las 3.25 p.m.

l.-Tren No. 40. Diario, de Pasajeros, de Primera Clase. Salía a la 1.00 p.m. de Valladolid llegando a Dzitás a las 2.05 p.m.

m.-Tren No. 42. De Carga, de Tercera Clase, Servicio los martes, jueves y sábado. Salía de Valladolid a las 7 a.m. para llegar a Dzitás a las 9.00 a.m.

n.-Tren No. 44. Procedente del Ramal de Progreso, sale de Conkal a las 5.20 p.m. para llegar a Mérida a las 7.30 p.m. Tren de Carga, de Tercera Clase, Servicio Diario.

2.-Ramal de Progreso. Comprendía las líneas de Mérida a Conkal (parte de la Línea de Mérida-Valladolid) y la Línea Conkal-Chicxulub-Progreso. Se consideraba rumbo al Norte a los trenes con números nones y rumbo al Sur a los trenes con números pares. Los trenes eran los siguientes:

a.-Tren No. 35. De Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario. Salía de Mérida a las 11.00 a.m. para llegar a Progreso a las 12.30 p.m.

b.-Tren No. 43. Servicio Diario, de Carga, de Tercera Clase. Salía de Mérida a las 4.30 a.m. para llegar a Progreso a las 9 a.m.

c.-Tren No. 36. Servicio Diario, de Pasajeros, de Primera Clase. Salía de Progreso a las 5.30 a.m. para llegar a Mérida a las 7 a.m.

d.-Tren No. 44. Servicio Diario, de Carga, de Tercera Clase. Salía de Progreso a las 3.00 p.m. para llegar a Mérida a las 7.30 p.m.

3.-Ramal de Tizimín. -Comprendía la Línea Dzitás-Tizimín. Se consideraban los trenes de números nones con rumbo al Norte y los números pares con rumbo al Sur. Los trenes eran los siguientes:

a.-Tren No. 31; de Pasajeros, de Primera Clase, Servicio Diario. Salía de Dzitás a las 10.15 a.m. y llegaba a Tizimín a las 12.00 m. d.

b.-Tren No. 45; de Carga, de Tercera Clase; servicio martes, jueves y sábado. Salía de Dzitás a las 4 a.m. y llegaba a Valladolid a las 8 a.m.

c.-Tren No. 32. Servicio Diario, de Pasajeros, de Primera Clase. Salía de Tizimín a la 1.00 p.m. y llegaba a Dzitás a las 2.45 p.m.

d.-Tren No. 46. Servicio los martes, jueves y sábado. De Carga, de Tercera Clase. Salía a las 10.30 a.m. de Tizimín para llegar a Dzitás a las 2.30 p.m.

División Oeste

| Clase | Trenes | | | Trenes | | |
|-----------|---------------|--------|----------|---------------|----------|--------|
| | Números Nones | de | a | Números Pares | de | a |
| Pasajeros | 21 | Mérida | Campeche | 22 | Campeche | Mérida |
| Pasajeros | 23 | Mérida | Halachó | 24 | Halachó | Mérida |
| Carga | 25 | Mérida | Campeche | 26 | Campeche | Mérida |
| Mixto | 27 | Mérida | Hunucmá | 28 | Hunucmá | Mérida |
| Pasajeros | 29 | Mérida | Ticul | 30 | Ticul | Mérida |
| Carga | 61 | Mérida | Ticul | 62 | Ticul | Mérida |

Estaciones Ferroviarias de los Ferrocarriles Constitucionalistas en Yucatán

División Norte

Línea Troncal

Mérida
Itzimná
Chuburná
Yaxché
San Ignacio
Progreso

Ramal Izamal

Mérida
Tixpehual
Tixkokob
Euán
Cacalchén
Bokobá
Tekantó
Izamal

División Sur

Línea Troncal

Mérida
Kanasín
Tehuitz
Tepich
Petectunich
Acanceh
Tecoh
Lepán
Xcanchakán
Hunabchén
Ticul
San Enrique
Oxkutzcab
Akil
Tekax
San Antonio

Ramal de Sotuta

Acanceh
Seyé
Hocabá
Sanahcat
Huhí
Sotuta

Tzucacab

Peto

División Este

Línea Troncal

Ramal de Progreso

Ramal de Tizimín

Mérida

Mérida

Dzitás

Cholul

Cholul

Xuilub

Conkal

Conkal

Espita

Chacabal

Chicxulub

Calotmul

Nolo

Progreso

Yokpita

Tixkokob

Tizimín

San Juan Koop

Motul

Xiat

Cansahcab

Las Torres

Temax

Chacmay

Tunkás

Quintana Roo

Dzitás

Tinúm

Uayma

Valladolid

División Oeste (Vía Angosta).

| Línea Troncal | Ramal a Ticul | Ramal a Hunucmá |
|----------------------|----------------------|------------------------|
| Mérida | Mérida | Mérida |
| Umán | Molas | Umán |
| Chocholá | San Isidro | Hunucmá |
| SAN Bernardo | Temozón | |
| Maxcanú | Yuncú | |
| Granada | Yaxhá | |
| Halachó | Muna | |
| Becal | Uxmal | |
| Calkiní | Ticul | |
| Dzitbalché | | |
| Hecelchacán | | |
| Pomuch | | |
| Tenabo | | |
| Hampolol | | |
| Campeche | | |

Ferrocarriles Constitucionalistas en Yucatán

Capacidad de los Laderos en Carros (CLC).

División Norte

| Línea Troncal | | Ramal de Izamal | |
|----------------------|------------|------------------------|------------|
| Estaciones | CLC | Estaciones | CLC |
| Mérida | 175 | Mérida | 175 |
| Enlace | 8 | Pacabtún | 3 |
| San Ángel | 6 | Chichí | 6 |
| Sodzil | 6 | Techoh | 4 |
| Xcanatún | 6 | Oncán | 4 |

| | |
|-------------|-----|
| Yaxché | 55 |
| Tamanché | 20 |
| San Ignacio | 22 |
| Progreso | 150 |

| | |
|-----------|----|
| Tixpehual | 14 |
| Tixkokob | 18 |
| Euán | 16 |
| Cholul | 3 |
| Cacalchén | 14 |
| Bokobá | 4 |
| Tekantó | 17 |
| Sacalá | 3 |
| Izamal | 48 |

División Sur

Línea Troncal

| Estaciones | CLC |
|-------------|-----|
| Mérida | 150 |
| Kanasín | 25 |
| Tehuitz | 2 |
| Tepich | 3 |
| Petectunich | 6 |
| Acanceh | 40 |
| Tecoh | 30 |
| Lepán | 15 |
| Xcanchakán | 5 |
| Hunabchén | 30 |
| Luma | 6 |
| Ticul | 20 |
| San Enrique | 2 |
| Oxkutzcab | 15 |
| Akil | 15 |

Ramal de Sotuta

| Estaciones | CLC |
|--------------|-----|
| Acanceh | 40 |
| Chich | 2 |
| Sahcatzin | 5 |
| Seyé | 2 |
| Xucú | 3 |
| Xtabay | 2 |
| Hocabá | 15 |
| Sanahcat | 15 |
| Polabám | 2 |
| Huhí | 20 |
| Kankabdzonot | 15 |
| Sotuta | |

| | |
|-------------|----|
| Tekax | 30 |
| San Antonio | 15 |
| Tzucacab | 20 |
| Peto | 30 |

División Este

| Línea Troncal | | Ramal de Progreso | | Ramal de Tizimín | |
|-----------------------|-----|--------------------------|-----|-------------------------|----|
| Estaciones CLC | | Estaciones CLC | | Estaciones CLC | |
| Mérida | 150 | Mérida | 150 | Dzitás | 14 |
| Empalme Izamal | 50 | Empalme Izamal | 50 | San Luis | 3 |
| Kankirixché | 6 | Kankirixché | 6 | Xuilub | 10 |
| Cholul | 25 | Cholul | 25 | Espita | 45 |
| Conkal | 60 | Conkal | 60 | Calotmul | 8 |
| Santa María | 4 | Chicxulub | 24 | Yokpita | 10 |
| Chacabal | 3 | Tanque | 8 | Tizimín | 50 |
| Santa Cruz | 3 | Progreso | 150 | | |
| Tixkokob | 20 | | | | |
| Juanes | 3 | | | | |
| San Juan Koop | 25 | | | | |
| Motul | 50 | | | | |
| Kambul | 15 | | | | |
| Xiat | 15 | | | | |
| Cansahcab | 15 | | | | |
| Cauacá | 25 | | | | |
| Las Torres | 3 | | | | |
| Temax | 22 | | | | |
| Chacmáy | 22 | | | | |

| | |
|--------------|----|
| Santa Rosa | 2 |
| Tunkás | 22 |
| Cámara | 20 |
| Quintana Roo | 22 |
| Dzitás | 14 |
| Pom | 3 |
| Tinúm | 12 |
| Uayma | 15 |
| Valladolid | 50 |

División Oeste

| Línea Troncal | | Ramal a Ticul | |
|---------------------------|------------|----------------------|------------|
| Estaciones | CLC | Estaciones | CLC |
| Mérida | 150 | Mérida | 150 |
| Escape Harinera | 2 | Escape Sisal | 2 |
| Escape Compañía Petrolera | 30 | Mulsay | 3 |
| Empresa Línea Progreso | 6 | Xmatkuil | 1 |
| Sisal | 2 | Molas | 35 |
| Mulsay | 3 | Yaxnic | 10 |
| Opichén | 2 | San Isidro | 10 |
| Itzincab | 27 | Temozón | 35 |
| Umán | 19 | Mucuyché | 1 |
| Poxilá | 4 | Yuncú | 5 |
| Chocholá | 26 | Yaxhá | 14 |
| San Diego | 35 | Muna | 50 |
| Kopomá | 6 | Uxmal | 10 |
| San Bernardo | 21 | Yokat | 4 |
| Maxcanú | 25 | Ticul | 25 |

| | | | |
|--------------|----|------------------------|------------|
| Granada | 17 | | |
| San José | 6 | | |
| Halachó | 35 | | |
| Becal | 17 | Ramal a Hunucmá | |
| Calkiní | 16 | Estaciones | CLC |
| Dzitbalché | 18 | Mérida | 150 |
| Pocboc | 22 | Empresa Línea Progreso | 6 |
| Hecelchakán | 34 | Escape Sisal | 2 |
| Pomuch | 26 | Mulsay | 3 |
| Tenabo | 12 | Itzincab | 27 |
| Vista Alegre | 10 | Umán | 49 |
| Hampolol | 10 | Dzibikak | 2 |
| Campeche | 70 | Texán | 6 |
| | | Huncanab | 2 |
| | | Hunucmá | 30 |

Antecedentes del Tráfico de Fletes y Pasaje

Antes que el Ferrocarril de Mérida a Peto fuera absorbido por FUYSA, el comportamiento de ingresos y gastos de explotación, fueron elaborados con los datos tomados de la “Memoria que contiene datos históricos y estadísticos y una colección de fotografías de las Estaciones y planos del Ferrocarril de Mérida a Peto con Ramal a Sotuta”, publicada el año de 1999, que se encuentra a resguardo en el Fondo Reservado perteneciente al “Centro de Apoyo a la Investigación Histórica de Yucatán”, del Instituto de Cultura de Yucatán del Gobierno del Estado, se expone en las tablas siguientes:

Ingresos y Gastos por año en Pesos

| Año | Ingresos | | | | | Gastos |
|------|------------|-----------|-----------|---------|------------|------------|
| | Flete | Pasaje | Conductor | Almacén | Total | Total |
| 1894 | 121,547.74 | 70,898.03 | 4,767.16 | 373.32 | 197,586.30 | 131,240.11 |
| 1895 | 115,444.20 | 67,134.69 | 2,472.99 | 261.92 | 185,313.80 | 112,778.40 |
| 1896 | 136,555.92 | 76,954.28 | 2,931.92 | 240.39 | 216,682.51 | 111,712.80 |
| 1897 | 184,242.85 | 76,727.68 | 3,210.88 | 489.75 | 264,671.16 | 130,346.90 |

| | | | | | | |
|------|------------|------------|----------|----------|------------|------------|
| 1898 | 187,501.68 | 90,139.06 | 5,550.15 | 725.91 | 283,916.80 | 139,969.43 |
| 1899 | 183,879.76 | 105,705.95 | 7,034.74 | 2,487.26 | 299,107.71 | 161,402.88 |

Número de Pasajeros que Produjo Ingresos, Por Año

| Estación | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 |
|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Mérida | 57,816 | 58,633 | 65,331 | 68,060 | 79,414 | 96,957 |
| Kanasín | 9,184 | 7,770 | 7,715 | 9,828 | 9,807 | 11,668 |
| Acanceh | 20,170 | 17,460 | 18,526 | 19,206 | 22,987 | 28,365 |
| Tecoh | 14,182 | 10,722 | 13,760 | 12,186 | 13,561 | 18,806 |
| Lepán | 2,538 | 1,992 | 2,626 | 3,552 | 3,352 | 3,951 |
| Xcanchacán | 3,402 | 2,572 | 3,136 | 3,872 | 3,922 | 4,326 |
| Hunabchén | 5,902 | 5,354 | 5,638 | 5,472 | 6,373 | 8,800 |
| Ticul | 15,966 | 10,774 | 14,132 | 16,034 | 16,481 | 20,877 |
| Oxkutzcab | 10,446 | 8,070 | 10,122 | 11,128 | 11,975 | 12,652 |
| Akil | 6,050 | 6,072 | 7,231 | 7,530 | 6,645 | 5,921 |
| Tekax | 11,655 | 10,774 | 17,329 | 14,244 | 16,452 | 16,106 |
| San Antonio | | | | | 4,473 | 5,197 |
| Tzucacab | | | | | | 4,624 |
| Total | 157,311 | 140,198 | 165,546 | 171,112 | 195,442 | 238,330 |

Ingresos por Fletes en Pesos y por Año

| Estación | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Mérida | 113,618.24 | 112,641.19 | 126,504.41 | 179,079.37 | 183,374.97 | 176,803.71 |
| Kanasín | 5,424.31 | 80.24 | 84.91 | 27.41 | 27.96 | 100.46 |
| Acanceh | 1,603.18 | 1,802.46 | 2,575.13 | 232.95 | 1,257.18 | 1316.66 |
| Tecoh | 715.80 | 726.98 | 1,518.38 | 282.48 | 988.02 | 936.67 |
| Lepán | 79.03 | 86.49 | 362.22 | 87.23 | 346.75 | 322.83 |
| Xcanchacán | 51.43 | 54.62 | 591.36 | 56.59 | 189.07 | 224.71 |
| Hunabchén | 36.42 | 29.89 | 835.86 | 69.64 | 119.91 | 859.40 |

| | | | | | | |
|-------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Ticul | 7.85 | 8.18 | 2894.49 | 2585.52 | 604.94 | 1810.51 |
| Oxkutzcab | 4.50 | 6.29 | 627.14 | 1192.71 | 277.80 | 550.16 |
| Akil | 7.00 | 7.86 | 535.62 | 628.95 | 148.85 | 280.61 |
| Tekax | 0.00 | 0.00 | 26.40 | 0.00 | 163.23 | 484.90 |
| San Antonio | | | | | | 162.14 |
| Tzucacab | | | | | | |
| Total | 121,547.9 | 115,444.20 | 136,555.92 | 184,242.85 | 187,501.68 | 183,879.76 |

Resumen de los Efectos Recibidos en los Almacenes de Mérida, Procedentes de las Demás Estaciones del Ferrocarril de Mérida a Peto, en 1899

| | |
|-------------|----------------|
| Henequén | 14'357,967 Kg. |
| Pieles | 75,086 Kg. |
| Maíz | 5'225,415 Kg. |
| Tabaco | 86,647 Kg. |
| Azúcar | 2'819,935 Kg. |
| Aguardiente | 937,690 Kg. |
| Chicle | 6,657 Kg. |
| Panela | 1'532,090 Kg. |

Archivo de los ferrocarriles Unidos de Yucatán

Informe del Primer Consejo de Administración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. (Tomada de la página. 54 del texto original).

Informe del Primer Consejo de Administración de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. (Tomada de la página. 54 del texto original).

Carta dirigida al Administrador Principal J. González Pérez sobre las asambleas generales de los "Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A." Tomado del texto original del Libro de Actas NÚM. 1. 1902-1912. (Tomada de la página. 118 del texto original).

Carta dirigida al Administrador Principal J. González Pérez, Mérida, noviembre 19 de 1902. Tomado del Texto Original del Libro de Actas NÚM. 1. 1902-1912. (Tomada de la página. 118 de la obra original).

Informe de los Principales Accionistas que asistieron a la Primera Asamblea del 9 de abril de 1903. (Páginas. 120-121 de la obra original).

Informe de la Asamblea General Ordinaria de Accionistas del 8 de abril de 1904. (Se encuentra esta información en la Páginas. 125-127 del texto original).

Informe de la Asamblea General Ordinaria del Día 30 de septiembre de 1904. (Se encuentra esta información en la Páginas.128-131 del texto original).

Informe de la Asamblea General Ordinaria del 31 de marzo de 1905. (Se encuentra esta información en la Páginas. 131-132 del texto original).

Informe de la Asamblea General Ordinaria del 30 de septiembre de 1905. (Se encuentra esta información en la Páginas.132-133 en el texto original).

Informe de la Asamblea General Ordinaria del 31 de marzo de 1906. (Se encuentra esta información en la Páginas.133- 140 del texto original).

Decreto No. 185 del 19-VIII-1871, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en las páginas. 66-68 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 37 del 25-VII-1874, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página.68 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 64 del 15-X-1874, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página. 69 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Solicitud de José Rendón Peniche. - El 13-II-1875, el C. Presidente del H. Ayuntamiento de Mérida dirigiendo esta al C. Gobernador, correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada de las páginas.69-70 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 31 del 31 de marzo de 1882, correspondiente al Contrato del 10 de abril de 1874 entre el Ejecutivo de la Unión y los Sres. José Rendón Peniche y Pedro Contreras Elizalde para la construcción del Ferrocarril de Mérida a Progreso en el Estado de Yucatán. (Información sacada en las Páginas.82-83 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto 126 del 13 de septiembre de 1899, autoriza al C. Roberto Casellas Rivas para construir y explotar un tranvía que comunique la Hacienda Ayín, pasando por la finca Silil a la Estación del Ferrocarril en Cacalchén. (Esto corresponde de la Página.42, del texto original).

Decreto 135 del 21 de septiembre de 1899, autoriza al C. Alberto García Fajardo, Gerente de la Cía. Agrícola García Morales S. A. para construir y explotar un tranvía de tracción animal con su línea telefónica que partiendo de la finca Ucu del Municipio de Halachó, se dirija a la Villa de Maxcanú continuando por la antigua carretera pública pasando por la estación denominada "Granada" del ferrocarril Peninsular. (Esto corresponde de la Página.42 a la foja 43, del texto original).

Decreto 136 del 20 de septiembre de 1899, autoriza al C. José G. Pérez Leal para construir y explotar un tranvía que partiendo de la finca "Carolina" y pasando por un lado de la carretera que conduce del

pueblo de Mocochoá al de Ixil, vaya a la Estación de Mocochoá del Ferrocarril de Conkal, Mocochoá y Baca. (Esto corresponde de la Página. 43, del texto original).

Decreto 141 del 28 de septiembre de 1899, autoriza al C. José Domínguez Peón para construir y explotar una vía férrea del sistema Decauwille que comunique la finca “Chactún” con la Estación del Ferrocarril Peninsular establecida en la Villa de Maxcanú. (Esto corresponde de la Página. 43 a la foja 44, del texto original).

Decreto 28 del 13 de abril, autoriza a la Cía. de Tranvías Vecinales de Yucatán para aumentar las líneas que le fueron concedidas de Cacalchén a Hochtún y de Hocabá a Homún. La nueva línea partiendo de Homún pasará por Cuzamá, Acanceh y Seyé uniendo la vía a esta capital por otra línea que partiendo de Cacalchén pase por las fincas de campo Xuku, San Cristóbal, Canicab, Ticopó, Teya y San Pedro. (Esto corresponde de la Página.45 a la foja 46, del texto original).

Decreto 39 del 8 de abril, se autoriza la construcción de una línea al C. Florencio Enésimo Martínez para comunicar las fincas “San Antonio Kankabzonot”- “Santa Cruz” del pueblo de Dzidzantún, Partido de Temax. (Esto corresponde de la Página.67, del texto original).

Decreto 43 del 15 de abril, autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir y operar un tranvía de tracción animal de la finca Santa Rosa a la Estación FUYSA en Muna con vía de 60 cm. (Esto corresponde de la Página.67, del texto original).

Decreto 44 del 15 de abril, autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir y operar un tranvía de tracción animal de la finca Santa Rosa a la Estación FUYSA en Muna con vía de 60 cm. (Esto corresponde de la Página.67 a la foja 68, del texto original).

Decreto 153 del 16 de abril, se autoriza al C. Liborio Cervera para construir y operar una línea férrea de 50 cm. de escantillón de la Hacienda “Chuncanán” a la Estación Acanceh del Ferrocarril Mérida-Peto; y “Chuncanán” – “San Antonio” pasando por Cuzamá y Común. Las calles que se utilicen estarán autorizadas por las corporaciones Municipales de Acanceh, Homún y Cuzamá. (Esto corresponde de la Página.72 a la foja 73, del texto original).

Decreto 16 del 30 de enero, autoriza al c. Eulogio Palma y Palma para construir un tranvía vecinal de tracción animal con su línea telefónica para comunicar Dzemul con Mosul. (Esto corresponde de la Página.80 a la foja 82, del texto original).

Decreto 28 del 15 de marzo, autoriza al Dr. Domingo Evia para construir una vía férrea de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.82, del texto original).

Decreto 31 del 4 de abril, autoriza al C. Idelfonso Gutiérrez para construir y operar un tranvía con su línea telefónica de la finca “La Carolina” del pueblo de Mocochoá. (Esto corresponde de la Página.82, del texto original).

Decreto 39 del 21 de abril, se autoriza al c. Alberto González para construir un tranvía con su línea telefónica prolongando la vía que tiene en terrenos de las fincas “Dzibichén”, “Yaxché”, “Xenlucmul” y “Chocholá” hasta la villa de Tizimín. (Esto corresponde de la Página.82, del texto original).

Decreto 49 del 22 de mayo, concesiones a la compañía de Tranvías de Mérida. (Esto corresponde de la Página.82 a la foja 83, del texto original).

Decreto 51 del 30 de mayo, se le autoriza un tranvía que comunica la finca “San José Bacóc” del Municipio de Seyé. (Esto corresponde de la Página.83, del texto original).

Decreto 152 del 30 de octubre de 1889, autoriza al C. Lic. Antonio Espinosa para la construcción y explotación de 4 tranvías paralelas que, atravesando la Ciudad de Progreso por las calles de la Marina, la del Vapor, la de Sisal y la de la Villa de la Ciénega, terminen en el extremo de ellas por ambos lados. Comprobar.

Archivo personal del Ing. Gelasio Luna Luna

Cuenta de libro del Diario No. 1 con fecha 5 de noviembre de 1902, con las series A, B, C y D. (Tomada de la página. 53 del texto original).

Correspondencia interina del 5 de noviembre de 1913. (Tomada de la Página. 77 de la obra original).

Correspondencia al Director General Blake del año de 1914. (Tomada de la página. 84 del texto original).

Informe de Distribución de Utilidades y de Accionistas y Utilidades. (Se encuentra esta información en la Página. 124 del texto original). Nota. El accionista José Palomeque, con 982 acciones, estaba en el grupo de Eusebio Escalante Peón con 4 accionistas más. Juan Peón, con 1114 acciones, estuvo representado por el Banco Yucateco. E. Escalante Peón, con 515 acciones, estuvo representado por el Banco Nacional.

Informe enviado por el Jefe Político de Sotuta, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 14 de agosto 1875. (Información sacada en la página. 9 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo del 21 de septiembre de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 24-25 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto de octubre 16 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 25 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto de marzo 4 de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 25 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto N° 48 del 11 de septiembre de 1868, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 28-19 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo del 1 de febrero de 1869. Firman: Francisco Gil, Luis Y. Gómez, secretarios, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 29 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto Núm. 75 del 8 de agosto de 1895, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 48-49 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 31 de Julio de 1878, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 49 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto Núm. 124 del 14 de octubre de 1901, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 50 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto Núm. 99 del 1º de enero de 1880, Correspondiente al Jefe era el Gobernador y estableciendo una obligación de participación económicamente para la construcción y conservación de los caminos públicos. (Información sacada en las páginas. 55-56 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No 52 del 9 de abril de 1873, Correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página. 62 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No 81 del 9 de abril de 1873, Correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en la página. 62 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No 53 del 12 de septiembre de 1868, Correspondiente a los Decididos Gobiernos Federal y Estatal respecto a la bondad del servicio ferroviario que ocasionó la construcción de las vías férreas en Yucatán. (Información sacada en las páginas. 62-64 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 107 del 22-VIII-1883, correspondiente a la Lotería del Ferrocarril de Mérida a Progreso celebrar 300 sorteos menores de acuerdo al Decreto del 11 de enero de 1875. (Información sacada en la página. 75 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 45, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1890. (Información sacada en las páginas.75-76 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 158, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1890. (Información sacada en la página.76 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto del 15-I-1874, siendo Presidente de la República el C. Sebastián Lerdo de Tejada, envió un oficio al Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de fecha 17-I-1874. (Información sacada en las Páginas.88-91 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto Núm. 72 del 9 de febrero de 1889, autoriza al C. Cornelio Rendón para construir y explotar un tranvía con su teléfono para poner en comunicación los pueblos de Teabo, Chumayel, Mama y Chapab.

Decreto Núm. 72 del 9 de febrero de 1889, que autoriza a los CC. Florencio O. Martínez y Arcadio Sobrino para construir y explotar una vía férrea vecinal con su telégrafo o teléfono para comunicar las fincas rústicas de Kancabzonot, Santa Cruz, X-Kalakdzonot, Kanisté, San José, Santa Rosa, San Joaquín, Sitilpech y San Francisco. (Esto corresponde a la Página, que se encuentra en el texto original).

Decreto Núm. 77 del 27 de febrero de 1889, que autoriza a los CC. Rodolfo Pérez y José Dolores Aranda Arceo para construir y explotar una vía férrea vecina. (Esto corresponde de la Página. 17 a la foja 18 del texto original).

Decreto Núm. 88 del 30 de marzo de 1889, que autoriza al C. Antonio Espinosa para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo teléfono para comunicar el Puerto de Progreso con el pueblo de Dzilam. (Esto corresponde de la Página. 19 a la foja 20 del texto original).

Decreto Núm. 91 del 5 de julio de 1889, que concede al C. José Ma. Castro Lara el derecho de construir y explotar en la Ciudad y Puerto de Progreso, vías urbanas. (Esto se encuentra en la Página. 21, del texto original).

Decreto Núm. 97 del 25 de julio de 1889, concede al C. Lic. Alvino Manzanilla el derecho de construir y explotar en la ciudad y puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página. 21 a la foja 22 del texto original).

Decreto 122 del 23 de agosto de 1889, esto autoriza a la Compañía del Ferrocarril “Rendón Peniche” y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta para establecer y explotar un tranvía que partiendo de un punto cualquiera cerca del Puente. (Esto corresponde de la Página. 23 a la foja 24 del texto original).

Decreto Núm. 129 del 2 de septiembre de 1889, autoriza a la Compañía del Ferrocarril “Rendón Peniche” y del Ferrocarril de Mérida a Sotuta para establecer y explotar un tranvía que partiendo de un punto cualquiera cerca del Puente. (Esto corresponde a la Página. 24 del texto original).

Decreto 149 del 30 de septiembre de 1889, autoriza al Don Alfredo Domínguez Peón para construir y explotar un tranvía vecinal que partiendo de la Estación del Ferrocarril de Umán de la Línea de Mérida a Calkiní y Celestún. (Esto corresponde a la Página. 24 a la foja 25 del texto original).

Decreto del 30 de septiembre de 1890, autoriza a los CC. Luis A. Molina y Rafael Espinosa para que parte de la vía pública que conduce del Cementerio de la Villa de Acanceh hasta la Estación del Ferrocarril del Sur, establecida en la misma localidad, construyendo un tranvía de tracción animal Sistema Decauville. (Esto corresponde a la Página.27 del texto original).

Decreto Núm. 78 del 6 de septiembre de 1893, faculta a los CC. Manuel Ancona Burgos y Edmundo Cásares Martínez de Arredondo para construir y explotar la línea de tranvía con su línea telefónica que ponga en comunicación a sus fincas rústicas Katanchel y Nohchan con la Villa de Tixkokob. (Esto corresponde de la Página.33 a la foja 34, del texto original).

Decreto núm. 77 del 1 de octubre de 1898, autoriza a los CC. Manuel Martínez de Arredondo y José María Castro Lara para ocupar parte indispensable de la calle 46 del Suburbio de San Cristóbal de esta ciudad y construir un tranvía de tracción animal que conduzca de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso. (Esto corresponde de la Página.37, del texto original).

Decreto 89 del 28 de febrero de 1899, autoriza al C. Manuel de Arrigunaga para construir y explotar una vía férrea desde la Estación del Ferrocarril Peninsular en Halachó hasta la frontera del Estado de Campeche, pasando por las fincas de campo San Pedro y Sihó, con ramales a San Diego y Acu. (Esto corresponde de la Página. 38 a la foja 39, del texto original).

Decreto 115 de agosto De 1899, autoriza al C. José D. Molina para construir y explotar un tranvía de tracción animal que partiendo de la Estación de Acanceh del Ferrocarril de Mérida a Peto pase por el pueblo de Seyé, atraviase la finca “Bacóc” y llegué al pueblo de Cuzamá. (Esto corresponde de la Página. 39, del texto original).

Decreto 118 del 23 de agosto de 1899, faculta al Sr. Antonio Zaldívar para que construya y explote un tranvía con su teléfono que una la Villa de Umán con la Hacienda Tesis pasando por las fincas de Oxholón y Canchakán, terrenos del pueblo de Bolón, de la finca Chum. (Esto corresponde de la Página.41 a la foja 42, del texto original).

Decreto expedido el 6 de diciembre, autoriza a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar un tranvía que partiendo de la Estación del ferrocarril de Mérida a Valladolid. (Esto corresponde de la Página.53, del texto original).

Decreto del 31 de diciembre, concede a la Cía. Sucesora de C. Cámara S. A. la autorización para construir y explotar un tranvía entre las fincas rústicas. (Esto corresponde de la Página.53, del texto original).

Decreto Núm. 14 del 15 de febrero, autoriza al C. Pedro Castellanos León para construir y explotar una línea férrea Sistema Decauwille de 60 cm, de escantillón de la Finca Kuchel del Municipio de Samahil del Partido de Hunucmá con Samahil. (Esto corresponde de la Página.54, del texto original).

Decreto 193 del 15 de mayo, se faculta al C. Emilio Peón Cisneros para construir una vía sistema Decauwille para un tranvía de tracción animal que comunicará “Subinkancab” con “Cruz de Gálvez” en Mérida, Yuc. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

Decreto 198 del 9 de julio, autoriza a la Sra. Rita Puerto Vda. De Novelo para construir una vía sistema Decauwille que comunique las fincas San José y San Martín con el pueblo de Telchac, Municipio de Motul. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

Decreto 201 del 15 de julio, autoriza a la Sra. Ignacia Rosado para construir y operar un tranvía de tracción animal en vía de 50 cm. de escantillón entre las fincas Petcanché y Cucul. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

Decreto 30 del 2 de abril, autorizó al Lic. Manuel Cirerol para construir una vía de 60 cm. de escantillón del sistema Decauwille de Catmís a Tzucacab que incluye una línea telefónica que continúa de Tzucacab a Peto. (Esto corresponde de la Página.63 del texto original).

Decreto 30 del 2 de abril, autoriza al Lic. Manuel Cirerol para construir una vía de 60 cm. de escantillón del sistema Decauwille de Catmís a Tzucacab que incluye una línea telefónica que continúa de Tzucacab a Peto. (Esto corresponde de la Página.63 a la foja 64, del texto original).

Decreto 39 del 8 de abril, autoriza la construcción de una línea al C. Florencio Onésimo Martínez para comunicar las fincas “San Antonio Kankabzonot”- “Santa Cruz” del pueblo de Dzidzantún, Partido de Temax. (Esto corresponde de la Página.64, del texto original).

Decreto 43 del 15 de abril, se concede un plazo de 2 años para continuar la construcción de una vía férrea de Hunucmá a Tetiz. (Esto corresponde de la Página.64 a la foja 65, del texto original).

Decreto 198 del 9 de julio, autoriza a la Sra. Rita Puerto Vda. de Novelo para construir una vía sistema Decauwille que comunique las fincas San José y San Martín con el pueblo de Telchac, Municipio de Motul. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

Decreto 201 del 15 de julio, autoriza a la Sra. Ignacia Rosado para construir y operar un tranvía de tracción animal en vía de 50 cm. de escantillón entre las fincas de Petcanché y Curul. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

Decreto 204 del 17 de julio, autoriza al Dr. Domingo Evia para construir una línea de “San Antonio” a Huhí del Partido de Sotuta. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

Decreto 215 del 30 de julio, autoriza al C. Remigio Nicoli para construir una línea de tranvía de tracción animal sistema Decauwille del Rancho “Santa María”. (Esto corresponde de la Página.65, del texto original).

Decreto 252 del 23 de septiembre, autoriza a los CC Fernando Cervera y G. Rejón para que construya una vía de 50 cm. de escantillón del sistema Decauwille. (Esto corresponde de la Página.66, del texto original).

Decreto 141 del 11 de agosto, se autoriza a Antonio y Abelardo Mimenza para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville con vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.93, del texto original).

Decreto 152 del 26 de agosto, autoriza la construcción de un tranvía de tracción animal a la Sra. Vicenta Castillo de Molina. La vía será de 50 cms. (Esto corresponde de la Página.93 a la foja 94, del texto original).

Decreto 170 del 9 de septiembre, autoriza la construcción de un tranvía de tracción animal que comunique la Hacienda Walix con la Estación FUYSA en la Villa de Hocabá y la Estación del antiguo tranvía vecinal en Villa de Hochtún y pueblo de Cacalchén. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.94, del texto original).

Archivo General del Gobierno del Estado de Yucatán. (AGEY)

Carta enviada por el Repte. de FUYSA en México con fecha 17 de junio de 1913 al Sr. Gral. de División Don Victoriano Huerta, Presidente Interino de la República Mexicana. (Tomada de las Páginas. 76- 77 de la Fuente original).

Informe Dirigido al Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, referencia tomada del Libro No. 13 de los FUYSA el 31 de diciembre de 1914. (Información tomada de la Página. 87 del texto original).

Informe enviado por el C. Pedro Rubio, Jefe Político del Partido de Acanceh, dirigido al C. Gobernador, 11 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. dos de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por la C. Matilde Domínguez, Jefa del Partido de Tixkokob, dirigido al C. Gobernador del Estado, 8 de agosto de 1875. (Información tomada de la página. cuatro de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el C. J. Ernesto Peniche, Jefe Político del Partido de Maxcanú, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 2 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 6 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el C. Manuel González, Jefe Político del Partido de Motul, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 28 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 7 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el Jefe Político del Partido de Motul, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 11 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 7 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el C. Gregorio Escalante, Jefe Político del Partido de Hunucmá, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 5 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 8 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado el C. J. Escalante, Jefe Político de Tekax, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 7 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 10- 12 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el Jefe Político de Espita, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 8 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 12 obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el Jefe Político de Izamal, dirigido al C. Gobernador del Estado, el 3 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 12-14 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el C. Rafael A. Pérez, Jefe Político del Partido de Peto, dirigido al C. Gobernador del Estado el 10 de agosto de 1875. (Información sacada en la página. 14-16 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe enviado por el C. Moreno Navarrete, Jefe Político del Partido de Valladolid, dirigido al C. Gobernador del Estado el 7 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 16-19 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Informe Enviado por el C. M. Alcalá Alcalá, Jefe Político del Partido de Tizimín, dirigido al C. Gobernador del Estado el 6 de agosto de 1875. (Información sacada en las páginas. 19-20 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto del 29 de agosto de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 22 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto de agosto 29 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 22 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto de septiembre 4 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 23 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto de septiembre 4 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 23 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto de septiembre 10 de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 23 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto expedido el 7 de junio de 1861, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 24 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto del 19 de septiembre de 1862, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 24 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto del 20 de marzo de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 25-26 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo de marzo de 30 de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 26 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo del 30 de marzo de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 27 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo de mayo 12 de 1863, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 27 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo Núm. 16 del 22 de julio de 1868, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 27 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Acuerdo de agosto 8 de 1868, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.28 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto N° 113 del 18 de junio de 1869. Firman. Manzano, D. P.; Ancona y Gil D. S, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas.29 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto N° 121 del 25 de junio de 1869, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 30 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto N° 22 del 22 de febrero de 1870, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 30-31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto N° 22 del 22 de febrero de 1870, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 30-31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No 17 del 8 de febrero de 1870, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 94 del 1 de octubre de 1873, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.31 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Oficio No. 2056 del 25 de julio de 1877 de la Tesorería, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 46-47 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Oficio No. 19 en el 14 de agosto de 1877, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 47 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 31 de julio de 30 de 1878, correspondiente a los Decretos de la H. Legislatura Constitucional del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página.48 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

El Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana enviando al Gobernador del Estado de Yucatán, en el oficio No. 1254 de fecha 19-X-1878, enviado al

Gobernador del Estado de Yucatán. (Información sacada en la página. 70 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 88 del 31-VII-1879, dirigido al C. Gobernador al 28 de octubre. (Información sacada en las páginas. 70-71 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 3 del 9-I-1880, correspondiente a la Octava Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Información sacada en las páginas. 71-72 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 34 del 19-VII-1880, correspondiente a la 8ª Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Información sacada en la página. 72 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 49 del 29-IX-1880, correspondiente al Presupuesto 1881. (Información sacada en las páginas. 72-73 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 50 del 28-XI-1882, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1883. (Información sacada en la página. 74 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 68 del 13-III-1883, correspondiente al Decreto No. 31 del 11 de enero de 1875. (Información sacada en las páginas. 74-75 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 48, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1891. (Información sacada en la página. 76 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 82, correspondiente al Presupuesto de Egresos de 1892. (Información sacada en las páginas.76-77 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 185 de fecha 19 de agosto de 1871, dirigido Gobernador Constitucional del Estado de Yucatán el C. Manuel Cirerol, la 3ª Legislatura Constitucional del Estado. (Información sacada en las páginas.80-81 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto No. 53 del 30 de marzo de 1875, dirigido al Gobernador del Estado el C. Eligio Ancona. (Información sacada en la Página. 81 de la obra original correspondiente al Capítulo 2).

Decreto Núm. 56 del 16 de enero de 1889, correspondiente a la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán en nombre del pueblo. (Esto corresponde de las Páginas. 1 a la foja 5, que se encuentra en el texto original).

Decreto Núm. 58 del 17 de enero de 1889, correspondiente a los C. C. Alfonso Cámara y Cámara y Rafael Quintero para construir y explotar una línea férrea vecinal con su teléfono o telégrafo para servicio exclusivo del mismo ferrocarril. (Esto corresponde a las Páginas. 5 y la 6, que se encuentra en el texto original).

Decreto 61 del 18 de enero de 1889, correspondiente a la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán a nombre del pueblo. Comprobar la información en la obra. (Esto corresponde de las Páginas. 7 a la foja 14, que se encuentra en el texto original).

Decreto Núm. 62 del 19 de enero de 1889, correspondiente al Lic. Antonio Espinoza para construir y explotar un tranvía con su teléfono o telégrafo para comunicar a los pueblos: Chicxulub, Ixil, Mochá, Baca y Dzemul. (Esto corresponde a las Páginas. 14 a la foja 17, que se encuentra en el texto original).

Decreto Núm. 68 del 1 de febrero de 1889, autoriza al Lic. Albino Manzanilla para construir y explotar una vía férrea con su telégrafo o su telégrafo para su servicio para comunicar entre sí las poblaciones de: Dzilam González, Dzidzantún de Lizama, Yobaín y Cansahcab. (Esto corresponde a la Página. 14, que se encuentra en el texto original).

Decreto Núm. 102 del 9 de agosto de 1889, Se autoriza al C. Manuel Pazos Gutiérrez para construir y explotar una vía férrea vecinal con su telégrafo o teléfono que una al pueblo de Chicxulub. (Esto corresponde a la Página. 22 del texto original).

Decreto Núm. 113 del 10 de marzo de 1889, esto corresponde a la XII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Esto corresponde a la Página. 23 del texto original).

Decreto Núm. 119 del 22 de agosto de 1889, esto corresponde a la XII Legislatura. (Esto corresponde a la Página. 23 del texto original).

Decreto 120 del 22 de agosto de 1889, esto corresponde a la XII Legislatura (Esto corresponde a la Página. 23 del texto original).

Decreto Núm. 5 del 29 de enero de 1890, corresponde a la XIII Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán, a nombre del pueblo. (Esto corresponde a la Página.26 del texto original).

Decreto Núm. 7 del 12 de febrero de 1896, corresponde a la XVI Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Yucatán. (Esto corresponde de la Página.34 ala foja 35, del texto original).

Decreto Núm. 8 del 21 de febrero de 1896, corresponde a la reforma el Decreto del día 12 del actual de la manera. (Esto corresponde de la Página.35 a la foja 36, del texto original).

Decreto núm. 27 del 30 de marzo de 1898, corresponde a la XVII Legislatura Constitucional. (Esto corresponde de la Página.36, del texto original).

Decreto 18 del 3 de abril, autoriza al C. Antonio Ríos Suárez para construir y explotar una vía férrea del sistema Decauwille que ligue dos fincas de campo, Tamchén y Santa María del Partido de Hunucmá. (Esto corresponde de la Página.44, del texto original).

Decreto Núm. 92, autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos y con pueblos de su municipio y los extremos y pueblos entre sí. (Esto corresponde de la Página.48 a la foja 49, del texto original).

Decreto 98 del 17 de agosto, reforma la Concesión del Decreto 56 de fecha 16 de enero de 1889 en lo referente a Tarifas. (Esto corresponde de la Página.49 a la foja 50, del texto original).

Decreto expedido el 6 de diciembre, autoriza a la Sra. Benita Palma de Campos para construir y explotar un tranvía que, partiendo de la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid en la Ciudad de Motul, una a esta ciudad con el pueblo de Izamal. (Esto corresponde de la Página.50 a la foja 51, del texto original).

Decreto del 31 de diciembre, Se autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos. (Esto corresponde de la Página.51, del texto original).

Decreto Núm. 92, autoriza al C. Ricardo Castillo Rivas para que organice y construya una o más líneas o circuitos de tranvías en Mérida y sus alrededores para unir el centro de la misma con sus extremos y con pueblos de su municipio y los extremos y pueblos. (Esto corresponde de la Página.51 a la foja 52, del texto original).

Decreto 98 del 17 de agosto, se reforma la Concesión del Decreto 56 de fecha 16 de enero de 1889 en lo referente a tarifas. (Esto corresponde de la Página.52 a la foja 53, del texto original).

Decreto Núm. 22 del 26 de febrero, se faculta al C. Florentino Díaz para construir y explotar una vía férrea sistema Decauville con vía de 50 cm. de escantillón y riel de 9 kg/m para comunicar “San Francisco Tzon del Municipio de Tekantó. (Esto corresponde de la Página.54, del texto original).

Decreto 44 del 11 de abril, autoriza al C. Arcadio Escobedo para construir un tranvía de tracción animal del sistema Decauville para unir la finca Dzidzibachi del municipio de Maxcanú. (Esto corresponde de la Página.54, del texto original).

Decreto 53 del 17 de abril, se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán. (Esto corresponde de la Página.54 a la foja 55, del texto original).

Decreto 53 del 17 de abril, se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán. (Esto corresponde de la Página.55 a la foja 56, del texto original).

Decreto 53 del 17 de abril, se concede al C. Liborio A. Cervera construir un camino de hierro que partiendo de la Villa de Acanceh pase por Cuzamá y Homún y termine en las haciendas San Antonio y Chunkanán, vía que tendrá un escantillón de 50 cm. concediéndose un plazo de 5 años para construirlo. (Esto corresponde de la Página.57 a la foja 58, del texto original).

Decreto 120 del 3 de noviembre, se autoriza al C. Nicolás Cámara para construir un tranvía de tracción animal del sistema Decauville para comunicar la finca de campo Hunabchén de la comprensión municipal de Temax con la Estación del Ferrocarril de Mérida a Valladolid establecida en dicha Villa de Temax. (Esto corresponde de la Página. 58, del texto original).

Decreto 121 del 4 de noviembre, se autoriza al C. Quintín Canto para construir una vía del sistema Decauville para un tranvía de tracción animal de finca “San José Tecoh” a la ciudad de Izamal en la Estación del Ferrocarril de Mérida a Izamal. (Esto corresponde de la Página. 55 a la foja 57, del texto original).

Decreto 125 del 3 de noviembre, se autoriza al C. Luis D. Molina para construir y explotar un tranvía que partiendo del punto denominado “La Cruz de Gálvez” en esta Ciudad comunique con el pueblo de Kanasín. (Esto corresponde de la Página. 58 a la foja 60, del texto original).

Decreto 130 del 10 de noviembre, autoriza a la Cía. Explotadora de Tranvías y Materiales para Construcción S. A. para prolongar la línea de tranvía desde el punto en que se cruza en esta capital, la calle 64B con la calle 85 hasta la plazuela “Cepeda”. (Esto corresponde de la Página.60, del texto original).

Decreto 146 del 23 de enero, autoriza al C. Eusebio Escalante peón a construir un tranvía de tracción animal que partiendo de su finca rústica “San Rafael Xtepén” termine en la Estación del Ferrocarril de Mérida. (Esto corresponde de la Página.60 a la foja 61, del texto original).

Decreto 154 del 3 de febrero, autoriza a M. J. Sánchez y Cía. (Esto corresponde de la Página. 61, del texto original).

Decreto 156 del 6 de febrero, autoriza al C. Rafael A. Duarte para construir en nombre y representación de la Sra. María del Rosario Pérez Duarte un tranvía de tracción animal que comunique la finca de Yaxché. (Esto corresponde de la Página.61, del texto original).

Decreto 161 del 19 de febrero, autoriza al Lic. Julián Carrillo para construir un tranvía de tracción animal de la finca “Kanún” a la Estación del ferrocarril. (Esto corresponde de la Página. 61, del texto original).

Decreto 171 del 18 de marzo, autoriza al Lic. Lorenzo Ancona para construir una vía Tixcacal-Estación Sanahcat del Ramal a Sotuta del Ferrocarril de Mérida a Peto. (Esto corresponde de la Página. 61, del texto original).

Decreto 204 del 17 de julio, autoriza a la Dr. Domingo Evia para construir una línea de “San Antonio” a Huhí del partido de Sotuta. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

Decreto 215 del 30 de julio, al C. Remigio Nicoli para construir una línea de tranvía de tracción animal sistema Decauville del Rancho “Santa María”. (Esto corresponde de la Página.62, del texto original).

Decreto 252 del 23 de septiembre, autoriza a los CC Fernando Cervera y G. Rejón para que construya una vía de 50 cm. de escantillón del sistema Decauville de la finca Yaxcopoil. (Esto corresponde de la Página.63, del texto original).

Decreto 30 del 2 de abril, autoriza al Lic. Manuel Cirerol para construir una vía de 60 cm. de escantillón del sistema Decauville de Catmís a Tzucacab que incluye a una línea telefónica que continua de Tzucacab a Peto. (Esto corresponde de la Página.66, del texto original).

Decreto 37 del 17 de abril, se reforma el Decreto del 17 de abril de 1902 que concedió al C. Liborio Cervera la construcción y explotación de un camino de hierro. (Esto corresponde de la Página.66 a la foja 67, del texto original).

Decreto 48 del 20 de abril, autoriza a “José Genaro Rodríguez Sucesores” Sociedad Agrícola de la Ciudad de Izamal la construcción de un tranvía de tracción animal del Sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.68, del texto original).

Decreto 51 del 26 de Julio, autoriza a la Sra. Desideria Rendón Vda. de Zapata para construir un tranvía de tracción animal que comunique la finca de Huncectamán a la Estación FUYSA. (Esto corresponde de la Página.68, del texto original).

Decreto 60 del 5 de septiembre, autoriza al C. José Jesús Palma para construir una línea de la Finca Santa Teresa a Santo Domingo y la Estación FUYSA en Motul con vía de 50 cm. de escantillón. (Esto corresponde de la Página.68, del texto original).

Decreto 68 del 4 de octubre, autoriza a la Sra. Carmen Pérez Vda. de Casares para construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.69, del texto original).

Decreto 72 del 13 de octubre, concedido al C. Luis Demetrio Molina la concesión para construir y operar una vía de 60 cm. de escantillón con tracción animal, eléctrica o de vapor para servicio público de “Cruz de Galvéz” Mérida a Kanasín. (Esto corresponde de la Página.69 a la foja 70, del texto original).

Decreto 73 del 13 de octubre, se autoriza al Ing. David Cáceres para construir y operar un tranvía de tracción animal con las vías de 50 cm. de escantillón sistema Decauville para comunicar Kankabchén – San José Chenchomac – Sitalpech. (Esto corresponde de la Página.70 a la foja 71, del texto original).

Decreto 92 del 1 de marzo, se autoriza al C. Pascual Gamboa Rivero para construir y explotar un tranvía de tracción animal con vía del sistema Decauville para comunicar “Putkú”- Kancabchén-Tixcuncheil del Partido de Motul. (Esto corresponde de la Página.71, del texto original).

Decreto 103 del 31 de marzo, autoriza a O. Molina y Compañía sucesores de la ciudad y Puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página.71 a la foja 72, del texto original).

Decreto 103 del 31 de marzo, se autoriza a O. Molina y Compañía sucesores de la ciudad y Puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página.71 a la foja 72, del texto original).

Decreto 104 del 3 de abril, autoriza a C. Eulogio Palma y Palma para construir y operar una línea férrea y telefónica de la finca “San Juan” a Manuel González que una a Ticopó con Motul para continuar a Chacdzidzib ocupando calles de Kiní. (Esto corresponde de la Página.72, del texto original).

Decreto 127 del 17 de junio, autoriza al C. Luis Castellanos León para construir una vía férrea de 60 cm. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

Decreto 130 del 31 de junio, se autoriza al C. Luis Castellanos León para construir una vía férrea de 60 cm. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

Decreto 131 del 31 de junio, se autoriza al C. Carlos Bolio para comunicar con una vía de 50 cm. de escantillón la finca “Huncanab” de Hunucmá. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

Decreto 132 del 31 junio, se autoriza al Lic. Emilio García Fajardo para tender una vía de la Finca “San Diego” del Municipio de Dzemul con La Estación del Tranvía “Roque Jacinto Campos S.A.” de Dzemul. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

Decreto 158 del 29 de septiembre de 1905, se autoriza al Lic. Emilio García Fajardo para tender una vía de la Finca “San Diego” del Municipio de Dzemul con La Estación del Tranvía “Roque Jacinto Campos S.A.” de Dzemul. (Esto corresponde de la Página.74, del texto original).

Decreto 159 del 30 de septiembre, se autoriza a la Sra. Ana C. Zorrilla Vda. de Argáez para construir una vía férrea de 50 cm. de escantillón con línea telefónica de la Finca “Xtabay” a la línea del ferrocarril Mérida-Peto con Ramal a Sotuta. (Esto corresponde de la Página.75, del texto original).

Decreto 170 del 14 de octubre, se autoriza al C. Lorenzo Tamayo para construir una vía de 60 cm. de escantillón de la finca “Jesús María” de Telchac a Puerto Telchac. (Esto corresponde de la Página.78, del texto original).

Decreto 176 del 25 de octubre, se autoriza al C. Liborio A. Cervera para construir un tranvía de tracción animal de 50 cm. Comprobar la información. (Esto corresponde de la Página.78, Decreto 177 del 24 de octubre, se concede al C. Augusto Peón la autorización para construir y explotar una vía férrea de 90 cm. de escantillón que partiendo del predio 490 de la calle 80 de esta ciudad de Mérida comunique con Chuburná. (Esto corresponde de la Página.78 a la foja 79, del texto original).

Decreto 5 del 3 de enero, se autoriza al C. Ricardo Sauri Medina para construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.79, del texto original).

Decreto 9 del 19 de enero, autoriza al C. Manuel Peón Zetina para construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.80, del texto original).

Decreto 11 del 25 de enero, se autoriza a Juan Gamboa para que con una vía de 50 cm. de escantillón comunique la finca “San José” del Municipio de Hochtún. (Esto corresponde de la Página.80, del texto original).

Decreto 52 del 6 de junio, autorizan a Avelino Montes, sociedad en Comandita, las siguientes líneas de tranvía de tracción animal de sistema Decauville en la ciudad y puerto de Progreso. (Esto corresponde de la Página.83 a la foja 85, del texto original).

Decreto 56 del 14 de Julio, autoriza al C. Marcos Díaz Cantón la construcción de una línea de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.85, del texto original).

Decreto 61 del 31 de julio, autoriza al C. Arcadio Escobedo para comunicar por medio de una vía de 50 cm. de escantillón la Finca “Santa Cruz” con “Dzidzilché”. (Esto corresponde de la Página.85, del texto original).

Decreto 63 del 9 de agosto, se reforman las fracciones 5, 6, 7, y 8 del Artículo 1º del Decreto Número 52 publicado el mes de junio que concesiona la construcción de vías en la Ciudad de Progreso. (Esto corresponde de la Página.85 a la foja 86, del texto original).

Decreto 78 del 4 de septiembre, se concede a José Y. Espinosa R. construir y explotar un tranvía vecinal de Conkal a Chablekal. (Esto corresponde de la Página.86, del texto original).

Decreto 89 del 1 de octubre, se concede al C. Felipe Rendón Cantón construir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.86, del texto original).

Decreto 101 del 20 de noviembre, autoriza a Albino Martínez a prolongar el tranvía de su finca “Sahcatzin” del pueblo de Yobaín a la Estación FUYSA del pueblo de Cansahcab. (Esto corresponde de la Página.86, del texto original).

Decreto 108 del 25 de febrero, se autoriza a la “Sociedad Agrícola Ciudad de Luján e hijos” para construir y explotar un tranvía sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.87, del texto original).

Decreto 115 del 25 de marzo, se autoriza al C. Manuel Rodríguez Acosta para comunicar las fincas “San Diego” y “Bisinchac” de la partida de Izamal. (Esto corresponde de la Página.87, del texto original).

Decreto 116 del 25 de marzo, se autoriza a la Sra. Candelaria Escalante para prolongar la vía férrea de la finca Buena Vista hasta el cruzamiento del tranvía de Itzimná. (Esto corresponde de la Página.87, del texto original).

Decreto 130 del 25 de abril, se autoriza al C. Francisco Martínez Paredes para construir en la ciudad de Motul un tranvía que entronque con el de la Sociedad Anónima. (Esto corresponde de la Página.87 a la foja 88, del texto original).

Decreto 139 del 15 de junio, autoriza a María Luisa Carrillo de Medina para conseguir una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

Decreto 157 del 26 de agosto, autoriza al C. Manuel Casares Escudero a construir una línea de tranvía que comunique la finca “Yabucú”. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

Decreto 172 del 23 de octubre, se autoriza al C. Galdino Rivero para construir y explotar un tranvía de la finca “Santa Ana” del Municipio de Maxcanú. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

Decreto 173 del 2 de noviembre, se autoriza a la Sra. Luisa Hube Vda. de Molina para construir y explotar un tranvía que comuniqué a la finca “Eknacán” con la Estación del ferrocarril de Mérida a Peto en la Villa de Acanceh. (Esto corresponde de la Página.88, del texto original).

Decreto 183 del 27 de noviembre de 1908, se autoriza al Lic. Ricardo Molina Hube para comunicar la finca “Ticopó” con la estación del ferrocarril Mérida-Peto en Acanceh. (Esto corresponde de la Página.88 a la foja 89, del texto original).

Decreto 60 del 5 de octubre de 1908, autoriza al C. Narciso Campos para tender una vía de 40 cm. (Esto corresponde de la Página.88 a la foja 89, del texto original).

Decreto 7 del 19 de enero de 1910, se concede a Vitaliano Campos Palma construir y explotar una vía de 50 cm. (Esto corresponde de la Página.89, del texto original).

Decreto 62 del 2 de agosto de 1911, se concede al C. Manuel Ahumada la autorización para construir un tranvía sistema Decauville que comunique la finca “San Pedro” del municipio Xocchel del Partido de Izamal con la estación del tranvía vecinal. (Esto corresponde de la Página.89, del texto original).

Decreto 38 del 5 de marzo, se autoriza a Antonio y Abelardo Mimenza para construir un tranvía de la finca “San Antonio Huculú” a la Estación FUYSA en Hocabá. (Esto corresponde de la Página.90, del texto original).

Decreto 43 del 8 de marzo, se concede al Lic. Albino Manzanilla Canto la construcción y explotación de un tranvía de tracción animal sistema Decauville con su línea telefónica desde la estación FUYSA en Akil del ferrocarril Mérida-Peto. (Esto corresponde de la Página.90, del texto original).

Decreto 46 del 16 de marzo, se concede a Francisco Martínez Paredes la construcción y explotación de un tranvía de la hacienda “Komchén” con su anexa “Yaxché” y la Quinta “San Antonio” del Municipio de Motul, con la estación FUYSA. (Esto corresponde de la Página.90 a la foja 91, del texto original).

Decreto 47 del 18 de marzo, se concede a Juan de la Rosa Ortega la construcción y explotación de un tranvía de tracción animal sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.91, del texto original).

Decreto 196 del 20 de septiembre, se autoriza a Eligio Palma para construir y explotar un tranvía de tracción animal con su línea telefónica que comunique la estación FUYSA en Motul con la finca henequenera Telal a 4 km de Motul. (Esto corresponde de la Página.91, del texto original).

Decreto 12 del 1 de marzo, aprueba la construcción de un tranvía de tracción animal sistema Decauville desde la finca San Juan en el Municipio de Yaxkukul, Partido de Tixkokob. (Esto corresponde de la Página.91, del texto original).

Decreto 80 del 2 de abril, se concede al Lic. Miguel Martínez Romero autorización para la construcción y explotación de 2 tranvías de tracción animal sistema Decauville; uno desde la finca “San Francisco” del pueblo de Chicxulub. (Esto corresponde de la Página.91 a la foja 92, del texto original).

Decreto 83 del 2 de abril, se concede al C. José María López y López la autorización para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville del lado norte de la Estación FUYSA en

Izamal a la línea de tranvía entre las fincas Ebulá y San Marcos. (Esto corresponde de la Página.92, del texto original).

Decreto 84 del 2 de abril, se concede al C. Arcadio Cortés construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville con una línea telefónica de la Finca “Kininché” y Anexas y la Quinta “Vista Alegre” al pueblo de Suma. (Esto corresponde de la Página.92, del texto original).

Decreto 115 del 17 de julio, se autoriza al Lic. Olegario Molina para construir y explotar un tranvía de tracción animal del sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.92, del texto original).

Decreto 117 del 17 de julio, se autoriza a los CC. Felipe Mézquita y Juan Rodríguez, Gerentes mancomunados de la Sociedad Agrícola “Mézquita Gamboa Hermanos” para construir y explotar un tranvía de tracción animal de sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.92 a la foja 93, del texto original).

Decreto 118 del 17 de julio, se autoriza a Florencio Onésimo Martínez para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville. (Esto corresponde de la Página.93, del texto original).

Decreto 119 del 17 de julio, se autoriza a Carlos y Roberto Osorio para construir y explotar un tranvía de tracción animal sistema Decauville del pueblo de Tepakán. (Esto corresponde de la Página.93, del texto original).

Decreto 182 del 2 de octubre, autoriza al C. Agustín Peón para construir un Ramal del tranvía de su propiedad denominada “Empresa Zaldívar” desde la estación de dicho tranvía en Kinchil hasta la Hacienda “Concepción” anexa a la Hacienda “San Antonio Tedzidz”. (Esto corresponde de la Página.94, del texto original).

Decreto 186 del 9 de octubre, autoriza a Emilio Ontiveros Machado la construcción y explotación de vías férreas de tracción eléctrica, de vapor o animal de 60 cm. de escantillón para comunicar: Dzitás - Ruinas de Chichén Itzá y Muna – Ruinas de Uxmal. (Esto corresponde de la Página.94 a la foja 95, del texto original)

L. -Bibliografía

Ancona, Fernando, *“Historia de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán”*.

Baz, Gustavo C.C; Gallo, E. L *“Historia del Ferrocarril Mexicano”*, editado en 1974.

Caballero G, Luís *“Actuación Revolucionaria del Gral. Salvador Alvarado en Yucatán”*. Por Salvador Alvarado. Colección de Leyes, Decretos y Órdenes y demás disposiciones de tendencia general 1880-1885. Tipografía de Gil Canto. 1887.

Carillo Gamboa, José María *“Problemas de los Ferrocarriles de Yucatán”*. Anteproyectos Ferroviarios en la Frontera Sur de México. Por la DGCF de la SCOP. Estadísticas de Ferrocarriles y Tranvías. Por la DGCF de la SCT. El Comercio del Henequén a través del tiempo.

Casares, Raúl E., Cantón, Paros *“Enciclopedia Temática”*.

Cámara Zavala, Gonzalo, *“Enciclopedia Yucatanense”*. Gobierno de Yucatán. Bosque del Desarrollo de la Ciudad de Mérida.

Cervantes, Enrique *“Guía General de la Ciudad de Mérida”* No. 3.

“Comunicaciones y Transportes 1970-1976. Editado por la SCT”. Horarios de la División Mérida de los Ferrocarriles Unidos del Sureste. Horarios de la División Mérida de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Duran Rosado, Esteban *“La Primera Huelga Ferrocarrilera de Yucatán.”* Catalogo histórico de Mérida con los nombres de las calles. (abril de 1996).

El informe elaborado por el Ing. Santiago Méndez al Sr. Pedro Regil y Peón el 15 de mayo de 1857, puede consultarse en las hojas 14, 15, 16 y 17 del libro intitulado: *“Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del Ferrocarril desde Mérida al Puerto Progreso”*, editado en 1864. (Los cuales formaban parte del acervo histórico de la Biblioteca General del Estado en Mérida).

Suaréz Molina, Víctor Manuel, *“Tomo VI. La Evolución Económica de Yucatán a través del siglo XIX”*.

Informes del Director General al H. Consejo de Administración de FUYSA. Planos elaborados por FUYSA en los años: 1906, 1907, 1908, 1910, 1911, 1938, 1948 y 1951. Informe del Director General al H. Consejo de administración en la Administración Obrera. Ejercicio de 1936 de la Administración Obrera.

Informe del H. Consejo de Administración a las Asambleas de Accionistas.

Irabién Rosado, Manuel *“Red de los Ferrocarriles y carreteras que los afectan”*. Planos de FUYSA.

Irigoyen, Renán *“¿Fue el auge henequenero producto de la guerra de castas?”*

Irigoyen, Renán *“Carreteras ya construidas que afectan el área de influencia del Ferrocarril”*. Plano de FUYSA de mayo de 1967.

García Díaz, Bernardo. *“Vías Férrea México- Veracruz.”* Puente-Metlac. S.C.T- Los Ferrocarriles de México (1837-1987). Ferrocarriles Nacionales de México. Nace un Ferrocarril. S.C.T.

Gresham Chapamn, John *“La Construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)”* por John Gresham Chapman, traducción de Roberto Gómez Ciriza, editado por la Dirección General de Divulgación de la Secretaría de Educación Pública tomando datos del Archivo General de la Nación, de la Biblioteca

Nacional, del Archivo Histórico de Comunicaciones y Transportes y del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional en, 1935.

Horarios de Trenes FUYSA. *Estudio sobre Ferrocarriles Unidos de Yucatán en relación con el Estado Económico de la Península.*

Lozano Moreno, Eduardo “*Los Ferrocarrileros*”. Por Mario Gil. Breve Reseña de la Historia de los Ferrocarriles de México.

Menéndez, Carlos R. “*Noventa años de la Historia de Yucatán 1821-1910*”, Universidad de Yucatán.

<https://informefracto.com/editorial/las-estaciones-de-ferrocarril-en-merida-a-fines-del-siglo-xix/>

<https://www.revistauniversitaria.uady.mx/pdf/253-5/ru253-513.pdf> Memoria del ferrocarril de Mérida a Peto

https://sic.cultura.gob.mx/ficha.php?table=fnme&table_id=167foto estación de Valladolid

https://www.youtube.com/watch?v=9Zg3_ZeLDaY uuyumil

<https://railmexico.tripod.com/udey/id1.html> fotos de trenes del FUY

UdeY 262 (CHARLES T. FELSTEAD Photo) {Gary Stuebben Collection} RR Fallen Flags

Detalle del «Mapa de la Península de Yucatán» de 1907 donde se observa la vía decauville que comunicaba a “Chan Santa Cruz” con el puerto de Vigía Chico (Fuente: Mapoteca Orozco y Berra).

<https://piedepagina.mx/revolucionario-maya-y-henequenero-el-tren-en-la-peninsula-de-yucatan/>

Detalle del «Mapa de la Península de Yucatán» de 1907 donde se observa la vía decauville que comunicaba a “Chan Santa Cruz” con el puerto de Vigía Chico (Fuente: Mapoteca Orozco y Berra).

<https://piedepagina.mx/revolucionario-maya-y-henequenero-el-tren-en-la-peninsula-de-yucatan/>

<https://www.facebook.com/FerroYuc/videos/740248870082969> tren a Tizimín

<https://www.facebook.com/meridafotografiahistorica/videos/2319048381450649> Mérida de Zavala

Detalle del «Mapa de la Península de Yucatán» de 1907 en donde se observa parte de la red ferroviaria de Yucatán. Las líneas azules y rojas corresponden a las líneas telegráficas y telefónicas respectivamente (Mapoteca Orozco y Berra).

<https://piedepagina.mx/revolucionario-maya-y-henequenero-el-tren-en-la-peninsula-de-yucatan/>

Revolucionario, “maya” y henequenero: el tren en la Península de Yucatán. Por José Koyoc Kú (@jkoyocoku) y Ezer May May (@EzerMay) ,Imágenes: Mapoteca Orozco y Berra y Fototeca Pedro Guerra FCA-UADY

<https://yucatanancestral.com/ferrocarriles-y-tranvias-en-yucatan-1902/>

<https://yucatanancestral.com/ferrocarriles-y-tranvias-en-yucatan-1902/>

https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_15_digital.pdf

<https://elmirador.sct.gob.mx/pita-pita-y-caminando/gloria-a-yucatan-el-ferrocarril-en-la-peninsula> tabla y mapa de la red ferroviaria

<https://www.diariodelsureste.com.mx/las-antiguas-estaciones-de-los-ferrocarriles-de-yucatan-ii/> autor César Ramón González Rosad

Enciclopedia Yucatanense. Tomo III. Historia de las comunicaciones. Lic. Gabriel Ferrer de Mendiola.

<http://www.silviamarcial.com/transportecampeche.html> autora Silvia teresa marcial Gutiérrez

<https://yucatanancestral.com/category/ferrocarril/>

<https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/18.pdf>

Fuente: Allen Wells, 1992, p. 176. Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán Piedad Peniche Rivero Archivo General del Estado de Yucatán



Ex monumento ferroviario situado a la entrada de la estación central de Mérida

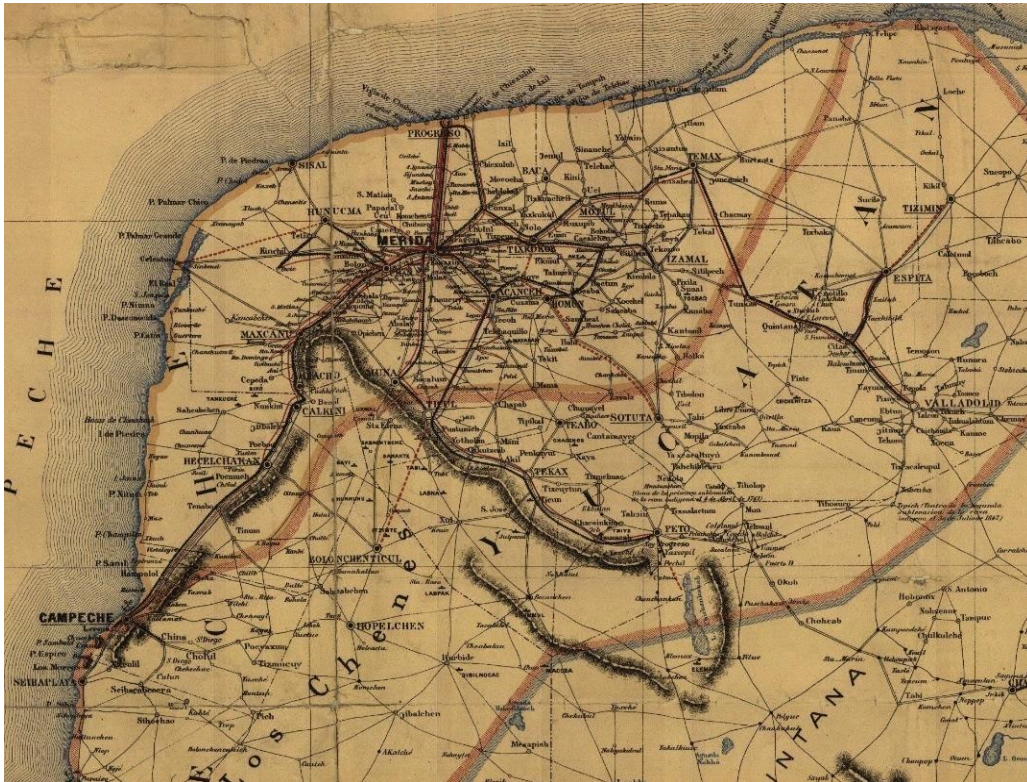
Permítanme finalizar el presente tomo con un justo reconocimiento especialmente al Antropólogo José Luis Domínguez Castro, Ex coordinador General de Extensión de la Universidad Autónoma de Yucatán (UADY), y al pasante de Historia, Mario Mex Albornoz, quien transcribió y corrigió el texto, así como al joven historiador Félix Alpuche Sosa por su invaluable apoyo. En la elaboración y corrección de la presente obra y a la diseñadora de la portada Alondra Martínez. Una mención especial merece don Noé Peniche Patrón y esposa doña Ana María Aguiar Loria que se tomó la molestia de leer el manuscrito de mi padre y corregir la ortografía y de mi amigo Noé con el cual recopilamos información de las 37 primeras hojas que hablan sobre la creación del tren maya y que complementa la historia del nacimiento de los ferrocarriles de Yucatán que describió en esta obra el ing. Gelasio Luna y Luna, permítanme así mismo agradecer a todos los que pusieron su granito de arena para llevar a cabo este proyecto.

Ing. Gelasio Luna Conzuelo

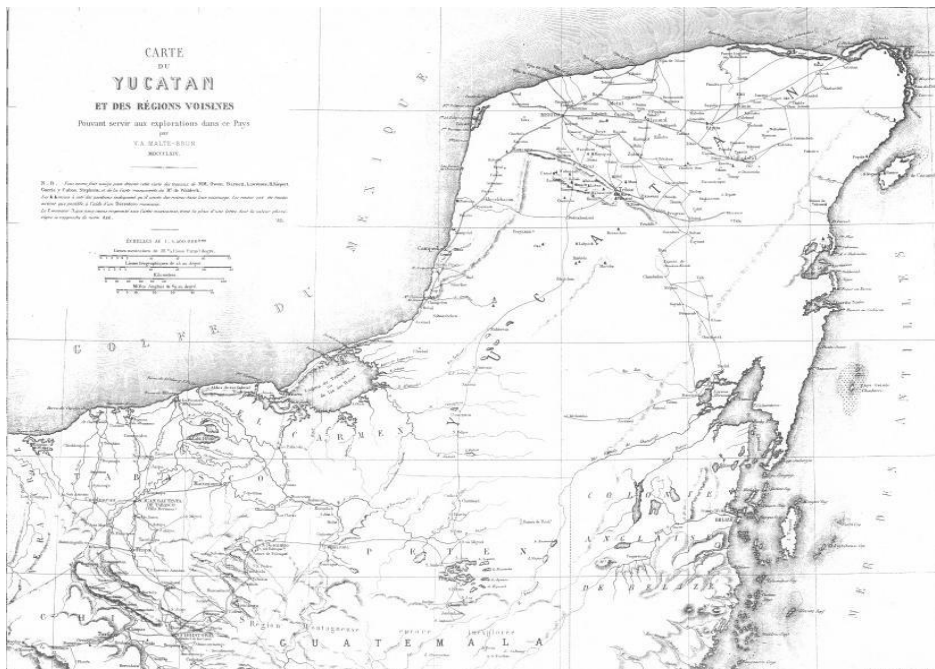


Grafica interesante sobre la producción de henequén.

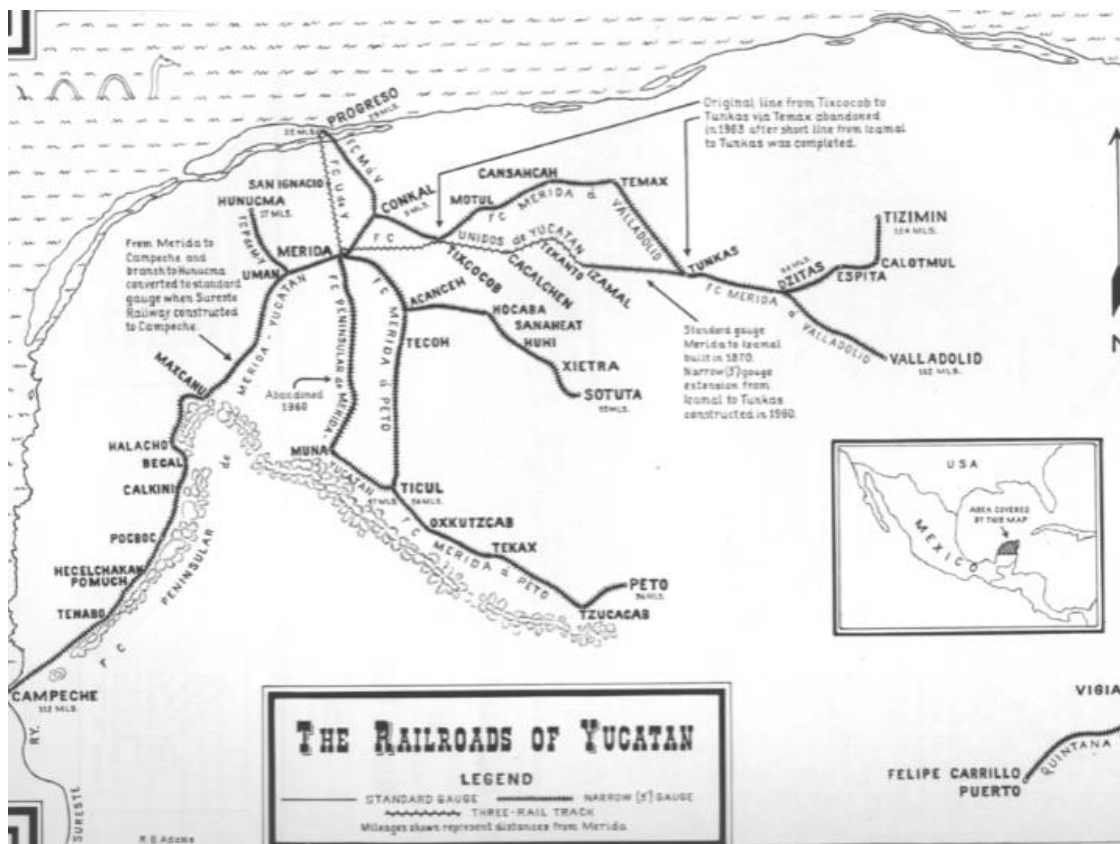
LI.-Reseña Fotográfica



Detalle del «Mapa de la Península de Yucatán» de 1907 en donde se observa parte de la red ferroviaria de Yucatán. Las líneas azules y rojas corresponden a las líneas telegráficas y telefónicas respectivamente (Mapoteca Orozco y Berra).



Mapa de la península de Yucatán el año de 1864



Mapa con la red ferroviaria

Red del ferrocarril peninsular²

| Nombre | Año de inicio | Año de término | Concesiones |
|---------------------------------|---------------|----------------|---------------------|
| <i>Mérida-Progreso e Izamal</i> | 1875 | 1881 | José Rendón Peniche |
| | 1883 | 1890 | |
| <i>Mérida-Valladolid</i> | 1880 | 1913 | Francisco Cantón |
| <i>Mérida-Campeche</i> | 1879 | 1904 | Familia Peón y Peón |
| <i>Mérida-Peto</i> | 1878 | 1912 | Rodolfo G. Cantón |

Fuente: Allen Wells, 1992, p. 176. Fuentes documentales para la historia de los ferrocarriles en el Archivo General del estado de Yucatán Piedad Peniche Rivero Archivo General del Estado de Yucatán



Antigua iglesia de nuestra Sra. del tránsito de la madre de dios y convento de Mejorada en la Calle 59 y Calle 50, en el Barrio de la Mejorada. En este sitio existió la primera estación de ferrocarril en Yucatán de la ruta Mérida – Progreso.



Tren de Mérida a Progreso, se colocó el primer clavo el 1 de abril de 1875 La vía se terminó el 15 de septiembre de 1881

Estaciones del Ferrocarril Mérida- Peto



Oficina del Ferrocarril Mérida - Peto (1899)
Costado Oriente de la Calle Ancha del Bazar Actual 54 x 65
El 21 de marzo de 1879 se clavó el primer riel de este ferrocarril justo frente a los portales de la pescadería,



Maquina 23015 de la vía Mérida- Oxkutzcab- Peto, se inauguró el primer tramo el 16 de septiembre de 1881.
En la misma fecha, pero casi veinte años más tarde, en 1900, partió a las seis de la mañana el tren inaugural de la estación ubicada frente a los mismos portales de la pescadería, con destino la villa de Peto.



ESTACION DE KANASIN.—K. 8.



ESTACION DE ACANCEH.—K. 25.



ESTACION DE TECOH.—K. 33.



ESTACION DE LEPAN.—K. 38.



PARADERO DE XCANCHACAN.—K. 47.



ESTACION DE HUNABCHEN.—K. 58.



ESTACION DE TICUL.—K. 75.



ESTACION DE OXKUTZCAB.—K. 90.



ESTACION DE AKIL.—K. 99.



PARADERO DE SAN ANTONIO.—K. 127.



ESTACION DE TZUCACAB.—K. 138.



PARADERO DE XOY.—K. 146.



La inauguración oficial de la línea Mérida- Campeche se efectuó el 28 de julio de 1898: de la capital de Yucatán salió un tren con la locomotora “Mérida”, y de la capital del vecino estado salió otro con la locomotora “Campeche”, los dos a las seis de la mañana, deteniéndose ambos poco después de las diez horas en el kilómetro 82, en donde se reunieron las comitivas de las dos entidades, encabezadas por sus gobernadores General Francisco Cantón y D. Juan Montalvo



Paradero cerca de Hampolol del Tren Peninsular, muy cerca de Campeche.



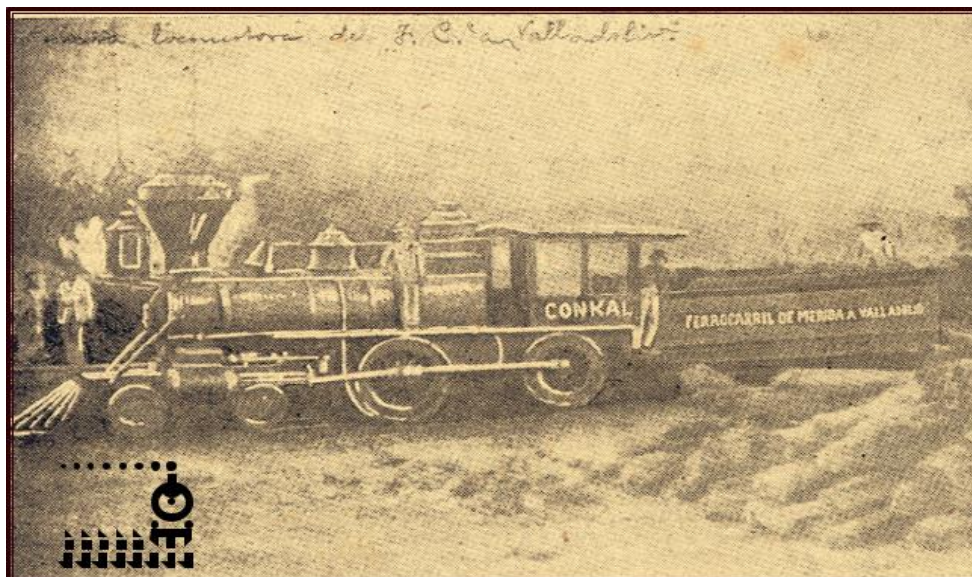
La antigua estación del Ferrocarril Peninsular en Campeche



Primera locomotora del Ferrocarril que llegó a Campeche



Estación edificada sobre la línea troncal del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, construido por concesión de fecha del 12 de octubre de 1880, El 5 de febrero de 1881, al final de la calle de Osorno,36 se clavó el primer riel. El cual paso a formar parte de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, La línea llegó a Temax, el 5 de mayo de 1897, y todavía se siguieron los trabajos hasta Tinún, donde llegó el 14 de octubre de 1904, y por fin a Valladolid, a fines de 1905, sin haberse terminado la estación de Valladolid. No fue sino hasta el 4 de mayo de 1906 cuando se abrió al tráfico esta línea.



Con motivo de la llegada de Porfirio Díaz se puso un tren especial a disposición del general Cantón, que salió de Valladolid el 3 de febrero de 1906, a las 3.45 p.m., y que salió para Mérida al día siguiente con los invitados que fue a recoger. No fue sino hasta el 4 de mayo de dicho año cuando se abrió al tráfico esta línea, presidiendo la ceremonia el gobernador Olegario Molina



La estación Tizimín (antigua) fue edificada sobre el ramal a Tizimín del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, construido por concesión de fecha 2 de octubre de 1880, el cual paso a formar parte de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. El día 30 de noviembre de 1913 se llevó a cabo la inauguración de la misma



El Mural que está en el Palacio Municipal de Tizimín, que ilustra la importancia que tuvo la llegada del ferrocarril a Tizimín en 1913 para las actividades económico - productivas de la región.



Antigua Estación central de Mérida de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. De estilo Neocolonial Mexicano, se inició su construcción en el año de 1913 y se terminó en 1917 siendo inaugurada el 15 de septiembre de 1920.



Anden de la estación central de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.

LI.-Reseña Fotográfica



Boleto de la compañía de tranvías de Mérida



Tranvía construido por la fábrica Stephenson



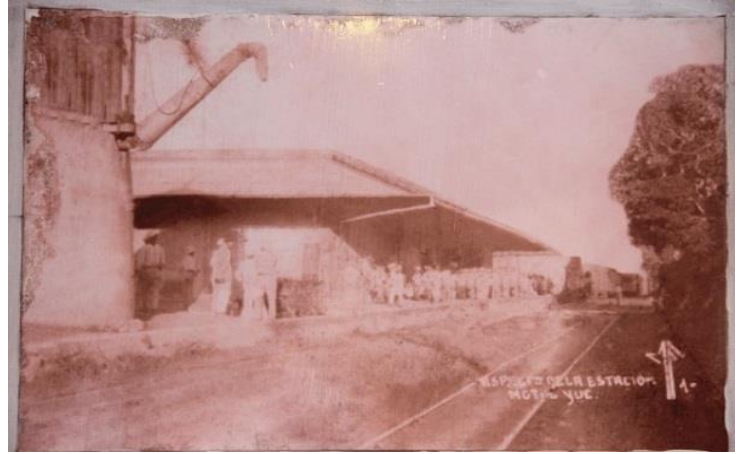
Tranvía pasando a un costado del antiguo palacio federal



Tranvías en la plaza principal o plaza de la independencia en Mérida Yuc.



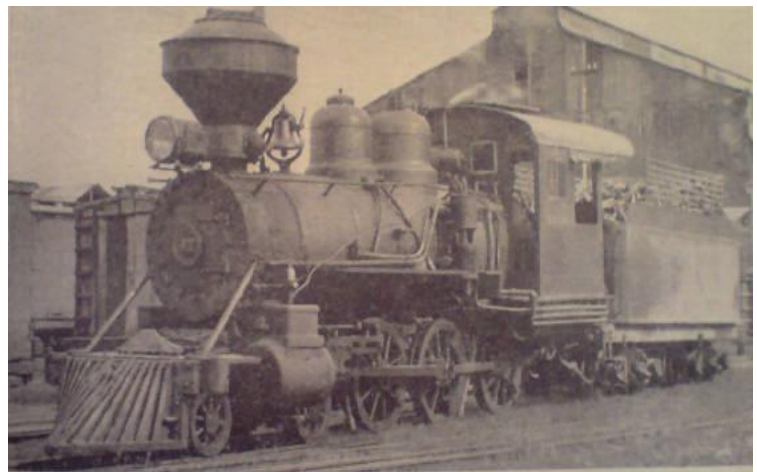
Venta de alimentos del andén de la estación hacia el tren



Antigua estación de Motul



Tren saliendo de la Estación Central



*U de Y (Unidos de Yucatán) 47 Photo Philip Leonard
Railroad Magazine 1950*



Arribo del tren núm.- 351 a la estación de ACANCEH. Estación típica y locomotora de leña y vapor.



Las estaciones eran muy similares en su arquitectura. Una construcción sencilla rectangular, con techos de lámina unas y de tejas otras, abarcaba un espacio de oficinas con ventanilla para la venta de boletos, escritorio para el jefe de estación

Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.
ADMINISTRADOS POR SUS TRABAJADORES

¡A Halachó! ¡A Halachó!
¡A la tradicional e histórica Feria de la Plaza Principal!
Del lunes 14 al domingo 20 de noviembre de 1938.

Para facilitar al público los medios posibles de concurrir a esta fiesta, estos FERROCARRILES, pondrán trenes especiales ADEMÁS de los ordinarios, como sigue:



ORDINARIOS DIARIOS:

Salte de Mérida a las 5.30 Hs. Llega a Halachó a las 8.03 Hs.

TRENES EXTRAORDINARIOS LOS DIAS 18, 19 y 20:

Salte de Mérida a las 12.30 Hs. Llega a Halachó a las 15.34 Hs.

También habrá la gran rebaja de precios en los pasajes de viaje redondo los cuales se venderán desde el lunes 14 hasta el Domingo 20, y serán válidos para la vuelta hasta el 24 del mismo mes.

Mérida, noviembre 10 de 1938. **A. REYES P.**
DIRECTOR GENERAL.