

## LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN EL SURGIMIENTO Y CAMBIO URBANO DE PROGRESO, YUCATÁN, 1856-1920<sup>1</sup>

*Port infrastructure in the emergence and urban change of Progreso, Yucatán, 1856-1920*

Leonor Eugenia Reyes Pavón\*

Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México, México

ORCID: 0000-0002-6931-9883

DOI: <https://doi.org/10.15174/orhi.vi19.3>

**RESUMEN:** Este trabajo destaca el papel de las infraestructuras como detonantes del surgimiento del puerto de Progreso y analiza algunas de las transformaciones que se generaron en dicho puerto, provocadas por la instalación de infraestructura para agilizar el movimiento de productos, que ocupó una parte importante del suelo urbano. La hipótesis que guía el trabajo es que este proceso generó un espacio de especialización en actividades logísticas al insertarse en la de abasto de bienes del mercado internacional. El análisis se realizó bajo un enfoque de historia urbana, con énfasis en la relación infraestructuras-ciudad, en la que las primeras contribuyeron a crear y modificar el espacio urbano.

**PALABRAS CLAVE:** Giro infraestructural, logística, transformación urbana, cadena de suministros, historia urbana.

**ABSTRACT:** This work highlights the role of infrastructure as triggers for the emergence of the port of Progreso and analyzes some of the transformations that were generated in said port, caused by the installation of infrastructure, to speed up the movement of products, which occupied an important part of urban ground. The hypothesis that guides the work is that this process generated a space of specialization in logistics activities by inserting itself into the supply of goods in the international market. The analysis is based on an urban history approach, emphasizes the relationship between infrastructure and the city, in which the former contribute to create and reshape the urban space.

**KEYWORDS:** Infrastructural turn, logistics, urban change, supply chain, Urban History.

FECHA DE RECEPCIÓN:  
27 de octubre de 2023

FECHA DE ACEPTACIÓN:  
1 de febrero de 2024

\* Es licenciada en Historia por la Universidad Autónoma de Yucatán, maestra y doctora en Historia por El Colegio de Michoacán, y miembro del Sistema Nacional de Investigadores, como Candidata. Su tesis doctoral, *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, obtuvo el premio Gastón García Cantú en Investigación Histórica Sobre la Reforma Liberal y el Porfiriato, otorgado por el Instituto Nacional de Estudios Históricos de las Revoluciones de México.

Contacto: [lereyespavon@gmail.com](mailto:lereyespavon@gmail.com)

<sup>1</sup> Programa de Becas Posdoctorales en la UNAM, Becaria del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, asesorada por el doctor Guillermo Guajardo Soto. Agradezco a los dictaminadores, así como a la doctora Úrsula Camba por sus comentarios para mejorar este artículo.



## INTRODUCCIÓN

La localidad de Progreso o El Progreso, ubicada en la Península de Yucatán, a 35 kilómetros al norte de la ciudad de Mérida, fue fundada oficialmente el 25 de febrero de 1856 mediante un decreto expedido por el entonces presidente Ignacio Comonfort. Fue resultado de un proyecto impulsado por un grupo que buscaba consolidar ese enclave como punto neurálgico en el comercio estatal al convertirlo en el puerto principal del estado.

A pesar de que la fundación fue un proceso largo, una vez que se realizó el traslado de la aduana y se sentaron las bases para establecer la comunicación ferroviaria entre Progreso y Mérida, el puerto fue adquiriendo importancia debido a su cercanía con la capital. Su actividad económica más importante estuvo vinculada con las exportaciones de fibra de henequén, debido a que se convirtió en la puerta de salida para este producto que a partir de la década de 1880 tuvo gran demanda en los mercados internacionales, aunque desde el puerto también se embarcaron otros productos agrícolas como el palo de tinte. De igual forma fue puerta de entrada para una significativa variedad de productos de lujo para la élite yucateca, pero también de otros que sirvieron para cubrir algunas necesidades de la población y para proporcionar suministros a las haciendas en donde se producía la fibra.

Con la finalidad de agilizar el proceso, se establecieron infraestructuras que contribuyeron a transformar un sitio apenas poblado, en sus primeros quince años de existencia, en un enclave logístico.<sup>2</sup> En él se gestionó la entrada de mercancías con las que se abasteció la región, pero sobre todo la salida de la fibra de henequén proveniente de distintos puntos del estado, cuya movilización se realizó, entre otros métodos, gracias a las vías férreas que conectaban el puerto con la capital y las extensas áreas de cultivo.

Los objetivos que se pretenden alcanzar son los siguientes: *a*) explicar el proceso de conformación de Progreso a partir de las propuestas de organización urbana expresada en los planos; *b*) mostrar el papel que tuvieron la traslación de la aduana marítima de Sisal a Progreso y la introducción de la comunicación ferroviaria en la consolidación del puerto; *c*) presentar un panorama del desarrollo poblacional, así como de las actividades económicas de los habitantes del puerto; *d*) establecer el papel que tuvo el puerto como eslabón dentro de la cadena de bienes, y examinar su incorporación a los mercados mundiales a partir del suministro de materia prima, en específico el henequén; *e*) analizar la infraestructura construida en el puerto para facilitar las actividades de movimiento de mercancías y su relación con el espacio urbano, así como sus transformaciones.

---

<sup>2</sup> Aquí se debe señalar que se entiende por logística la actividad especializada en el movimiento de mercancías, y en ese sentido un enclave logístico se puede definir como un espacio físico dedicado al servicio del sistema de cosas en movimiento, para profundizar en esto puede verse: Cowen, *Deadly*, 2014.

El periodo de estudio se ha establecido a partir de dos momentos clave en la historia del puerto, por un lado, el año de 1856, cuando se emitió el decreto presidencial mediante el cual se fundó oficialmente Progreso; y por el otro, el año de 1920, periodo en que comenzó a decrecer la actividad portuaria, lo cual también se reflejó en la desaparición de parte de la infraestructura establecida en los años anteriores.

Bajo la perspectiva de la historia urbana, esta investigación pone el foco de su interés en las dinámicas urbanas y en el proceso de construcción de la ciudad en el tiempo,<sup>3</sup> poniendo énfasis en su relación con las infraestructuras que se establecieron en él.<sup>4</sup> Esto es significativo debido a que las infraestructuras, por lo general, abarcan amplios espacios de la trama urbana, ya sea en forma de edificios, patios de maniobras, aparcaderos o instalaciones como rieles, que invaden los sistemas viarios de las ciudades, las propias carreteras, conexiones eléctricas, desagües y líneas de telégrafo y teléfono, por mencionar algunas. Todas ellas tienen su soporte en el espacio físico y requieren de planeación y técnica para su construcción. También se consideran las conexiones tanto a nivel local como internacional, sin las cuales no se pueden entender las dinámicas portuarias.

En México, la literatura que aborda la relación entre la sociedad y el espacio urbano es abundante y abarca trabajos que van desde aquellos que ponen el acento en factores económicos, políticos, culturales, sociales, hasta la planeación y los cambios morfológicos.<sup>5</sup> En ese sentido, este trabajo se inserta en dos vertientes, la más general sería la historia urbana, en específico aquella que estudia la conformación y transformación de las ciudades portuarias; y también dentro de una línea de investigación que busca comprender el impacto que tuvieron las infraestructuras en dichos procesos.

Los estudios realizados sobre historia urbana en algunas ciudades mexicanas muestran que

durante el siglo XIX, aunque quizás con más empuje durante el periodo del Porfiriato, hubo una tendencia generalizada hacia el renovamiento urbano a través de grandes obras de saneamiento, proyectos de ornato, pavimentación e iluminación pública, así como una tendencia al embellecimiento de las ciudades promovidos desde las clases gobernantes, aunque con las particularidades propias de cada ciudad.<sup>6</sup> Otros aspectos significativos fueron la introducción de la infraestructura ferroviaria en algunas ciudades, villas y poblados que trastocaron las dinámicas urbanas, o rurales en su caso, de los lugares en los que se situaron, aunque sus efectos variaron en relación con el punto de la ciudad donde se estableció dicha infraestructura, el tamaño que tuvo, las calles que cruzaron sus vías o la cantidad de estaciones que se establecieron en el núcleo urbano, que generaron cambios morfológicos, sociales, culturales, económicos, etcétera, tensiones con los ayuntamientos, y en muchas ocasiones conflictos, ya fuera directos o indirectos, con sus pobladores tal y como lo muestran algunas investigaciones para los casos de la Ciudad de México, Apizaco, Veracruz y Mérida.<sup>7</sup> El puerto de Progreso, con sus dos estaciones ferroviarias, las vías que la atravesaron y la apropiación del suelo urbano por parte de las empresas férreas, las casas comisionistas y otras empresas, no fue ajeno a estas dinámicas y transformaciones, tal y como se muestra en este artículo.

Un trabajo que también ha sido fundamental para pensar el puerto dentro de un panorama más amplio y entender cómo se articuló como parte de un sistema de mercados internos y externos que dieron sentido a su creación fue el libro *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima* de Mario Trujillo Bolio. El autor presenta una síntesis de los puertos localizados en lo que denomina la *llanura costera en el atlántico* que abarca los estados de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán. Muestra que la mayor parte

<sup>3</sup> Para una discusión en torno a la historia urbana pueden consultarse Sergio Miranda Pacheco, "Historia", 2012, pp. 349-361; Martínez y Mejía, "Introducción", 2021, pp. 9-21.

<sup>4</sup> Algunos trabajos recientes que abordan la relación entre ciudad e infraestructuras son: Sánchez-Hidalgo, "Negociando", 2020, pp. 11-31; Guajardo, "Tecnología", 2021, pp. 1-31; Guajardo, "Orígenes", 2022, pp. 47-82.

<sup>5</sup> Véase: Martínez, "Historiografía", 2021, pp. 129-182.

<sup>6</sup> Véase: Ribera, *Herencia*, 2002; Martínez y Bassols (coords.), *Ciudades*, 2014; Martínez, *Cambio*, 2017; Calderón, *Oaxaca*, 2022.

<sup>7</sup> Sánchez-Hidalgo, "Negociando", 2020, pp. 11-31; Macías, *Espacio*, 2021; Ibarra, *Efectos*, 2021; Reyes, *Ferrocarril*, 2021.

de los habilitados para el comercio de altura y ubicados en la región fueron fundados durante la época de dominación española, con excepción de Frontera (1815) y Coatzacoalcos (1823), aunque todos cobraron una renovada importancia en la época del Porfiriato a causa del impulso a las exportaciones. El caso de Progreso, en palabras de Trujillo, “es singular pues su misma edificación se originó en un proyecto muy definido”<sup>8</sup> para convertirse en el puerto por excelencia de Yucatán.

Sobre la transformación urbana de los puertos del Golfo, se encuentra la investigación de Fernando Cab Pérez, quien estudió el caso de Campeche. La tesis abarca un periodo amplio y muestra las etapas del puerto en correspondencia con los distintos periodos políticos, económicos, sociales y su vínculo con lo urbano. El caso de Campeche –un puerto colonial y una ciudad amurallada– es muy distinto al de Progreso. Esa estructura condicionó su expansión, además que durante el periodo en el que Progreso comenzaba su auge y se consolidaba como puerto, Campeche vivía un periodo en que la actividad portuaria decrecía desde sus mejores tiempos y se encontraba estancada. Esa estructura condicionó su expansión; además durante el periodo en el que Progreso se consolida como puerto, la década de 1870, y comienza su auge, Campeche vivía un periodo en que la actividad portuaria había decrecido desde sus mejores tiempos y se encontraba estancada. Aun así, Campeche también vivió los procesos de modernización, higienización y embellecimiento que, como se ha mencionado, ocurrieron en otras ciudades decimonónicas, así como los efectos de la introducción de nuevas tecnologías de transporte como el ferrocarril y el tranvía.<sup>9</sup> Por su parte, Progreso prácticamente “nació moderno”,<sup>10</sup> conforme se fue poblando y creciendo,

a unos veinte años de su fundación se iban incorporando distintos servicios y su ayuntamiento, sus promotores y sus habitantes se preocuparon por introducir las mejoras materiales necesarias en beneficio de sus pobladores.<sup>11</sup>

Con respecto a trabajos que aborden el conjunto de infraestructuras que componen un puerto y su relación con el espacio urbano, para el caso mexicano pareciera que aún hay un vacío que llenar. A esto se suma la particularidad de Progreso, punto de salida de uno de los productos de exportación más importantes del país durante el Porfiriato, lo que le permitió tener un rápido crecimiento, así como un papel significativo en el comercio internacional.

Cuando en este trabajo se hace referencia a las infraestructuras, me sumo a las propuestas de Carse y Guajardo sobre este concepto. El primero señala que éstas son ensamblajes materiales que permiten visualizar realidades proyectadas y mundos sociales materiales; el segundo, señala que el concepto apunta a un suelo construido bajo un diseño calculado y explícito, no informal ni espontáneo.<sup>12</sup> Las infraestructuras se construyen para permanecer por largos periodos de tiempo, hasta que las innovaciones tecnológicas las vuelvan obsoletas y se abandonen, quedando como huellas tangibles de aquella sociedad que las produjo en un tiempo determinado, las cuales, en muchos casos desaparecen, devoradas por la demanda de suelo urbano para satisfacer las necesidades de una nueva sociedad,<sup>13</sup> o en otros casos se reutilizan y aunque cambien su funcionalidad se erigen como monumentos de ese pasado.

Por lo tanto, este trabajo busca explicar el papel que tuvieron las infraestructuras que se establecieron en Progreso desde el momento de su fundación, puesto que, desde que apenas se proyectaba,

<sup>8</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 105.

<sup>9</sup> Cab, *Campeche*, 2023.

<sup>10</sup> Mientras puertos como Veracruz o Tampico vivieron procesos de modernización importantes durante el Porfiriato, Progreso prácticamente desde su fundación tuvo una aduana moderna, tuvo espacios destinados previamente para estación del ferrocarril. Pronto tuvo un muelle de concreto armado, y sólo se fueron sumando otras infraestructuras portuarias que permitieron la ampliación de sus operaciones. Trujillo, *Golfo*, 2005, pp. 45-46, 49, 64-71.

<sup>11</sup> Mazatlán, por ejemplo, se funda en 1531, pero es a partir de su habilitación como puerto en la primera década del siglo XIX cuando dio inicio su despunte, tal y como lo muestra Pedro Pablo Favela Astorga, aunque su investigación solamente abarca el periodo que va de 1822 a 1870. Favela, *Puerta*, 2020.

<sup>12</sup> Carse, “Keyword”, 2017, p. 37; Guajardo, “Qué”, 2023, p. 12.

<sup>13</sup> Un ejemplo son los talleres de Nonoalco-Tlatelolco que fueron desmantelados para dar paso a un conjunto habitacional, véase: Guajardo, Bonilla y Moreno, *Ferrocarriles*, 2018.

se le visualizó como un espacio dedicado al tráfico de mercancías; esto es el tema del primer apartado, aunque también se muestra el proceso de planeación y ordenación urbana. En el segundo se aborda la traslación de la aduana y, por consiguiente, la apertura del puerto al comercio de altura, así como el establecimiento de la conexión ferroviaria entre la capital del estado, Progreso y, de manera posterior, con una extensa red ferroviaria. En un tercer apartado se presenta una breve semblanza demográfica para brindar un panorama general del crecimiento del puerto y las actividades económicas que ahí se desarrollaban. En el cuarto apartado se aborda la incorporación de Progreso al mercado de bienes, factor determinante en los procesos logísticos en el puerto. Finalmente, en el último apartado se analizan tres tipos de infraestructura relacionadas con el manejo de mercancías —muelles, ferrocarriles, tranvías y vías movibles, y bodegas— que se instalaron en el puerto, por ser aquellas que ocuparon de manera más evidente y por más tiempo, con lo que contribuyeron a crear y transformar el panorama urbano de Progreso.

#### DEL PAPEL AL HECHO: LA FUNDACIÓN DE EL PROGRESO Y LOS PROYECTOS URBANOS

Hacia 1840, un grupo de personas compuesto por Simón de Peón y Cano, Darío Galera, Juan Miguel Castro y Joaquín García Rejón, bajo la firma Rejón e Hijos, iniciaron las gestiones para fundar el pueblo costero de Progreso. La idea era establecer un puerto que se encontrara más cercano a Mérida que el ya existente de Sisal.<sup>14</sup> En mayo de 1866, el gobernador Manuel Barbachano formó una comisión para que estudiara la viabilidad de la construcción del puerto.<sup>15</sup> A pesar de que estos primeros intentos no prosperaron, sentaron las bases para las solicitudes que se realizaron en años posteriores.

En el mapa 1 se puede observar la localización de Sisal y de los puntos existentes en la costa, entre

los que destaca la vigía de Chuburná, que era uno de los límites propuestos para la nueva población. Ya se encontraba en construcción el camino entre Mérida y lo que sería Progreso, el cual se señala en el mapa como “camino nuevo”, también se indica una “vereda nueva” entre Ucú y Sisal, aunque el camino principal continuó cruzando el poblado de Hunucmá.

De acuerdo con Trujillo Bolio, hubo dos factores determinantes en la búsqueda de trasladar a Progreso las actividades portuarias; el primero estaba relacionado con la erección de Campeche como un nuevo estado y los problemas infraestructurales que podría tener Sisal para satisfacer las necesidades del estado de Yucatán; el segundo, con las aspiraciones de la élite política y económica del estado de tener un puerto más funcional. Aunado a esto, señala que el principal motivo era que “el puerto estuviera lo más cercano posible a Mérida para realizar el tráfico marítimo de importación y exportación”.<sup>16</sup> Con la finalidad de conectar Progreso con Mérida, en 1848 se inició la construcción del camino; entre 1853 y 1854 se completó una carretera que podía ser transitada por vehículos de ruedas. Además, en 1855 se obtuvo un permiso para establecer en ese punto un puerto artificial.<sup>17</sup>

Al parecer, en el sitio ya se había construido un embarcadero con el que se pretendía estimular la actividad pesquera en el sitio y el comercio de cabotaje.<sup>18</sup> En septiembre de 1855, José Dolores Espinoza trazó un plano topográfico para la nueva población por instrucciones de José María Peón, agente del Ministerio de Fomento (véase mapa 2).<sup>19</sup> De acuerdo con este plano, el poblado se compondría de ocho cuarteles con veintitrés manzanas, en forma de diamante, formadas por cuatro lotes. La calle central, que dividía los cuarteles de poniente de los del oriente, se componía de un conjunto de plazas, un total de cinco, además de otras dos localizadas en donde convergían los cuatro cuarteles de oriente y poniente.

<sup>14</sup> Arrigunaga, *Documentos*, 1964, p. 3.

<sup>15</sup> Arrigunaga, *Documentos*, 1964, pp. 6-10.

<sup>16</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, pp. 103-104.

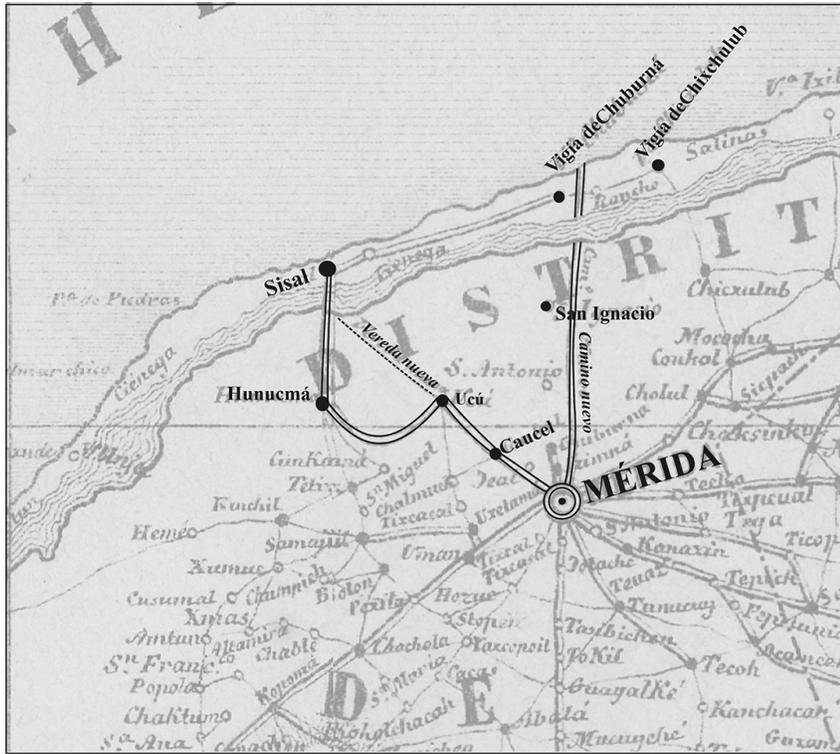
<sup>17</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 105.

<sup>18</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 105.

<sup>19</sup> De acuerdo con el decreto de Comonfort, el poblado debía trazarse según este plano, pero esto no fue así y no se ha localizado documentación que explique por qué se cambió la traza. El decreto se reproduce en: Castro, *Documentos*, 1869, pp. 33-35.

**Mapa 1**

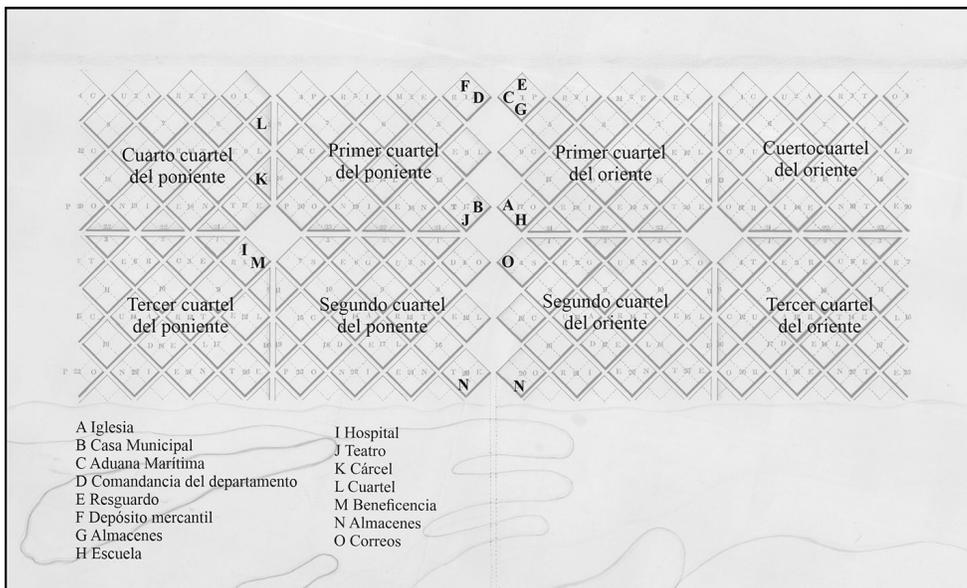
Mapa que muestra los puntos en donde se localizaba Sisal y en el que se pretendía erigir Progreso, así como sus caminos, 1848



Fuente: Mapoteca Orozco y Berra, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V1.0024 (recorte e intervención propios).

**Mapa 2**

Proyecto para el poblado de El Progreso, septiembre de 1855



Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V1.0047, 1855 (recorte e intervención propios).

Además del trazado que tendría el nuevo poblado, se indicaba el sitio en donde debían ubicarse los edificios públicos. En la parte central frente a la costa se localizarían los recintos vinculados al movimiento de mercancías como la aduana, el resguardo, el depósito mercantil, los almacenes y la comandancia del departamento; en torno a la plazoleta central, se ubicarían: la iglesia, la casa municipal, el teatro, la escuela y el correo; en la plazoleta poniente: el hospital y la beneficencia; en el cuarto cuartel del poniente: la cárcel y el cuartel; finalmente en la entrada principal en la parte sur otros almacenes; mientras que en el lado oriente de la ciudad no se contempló la construcción de ningún edificio público. Por lo demás, destaca lo poco común de la distribución propuesta para las manzanas.

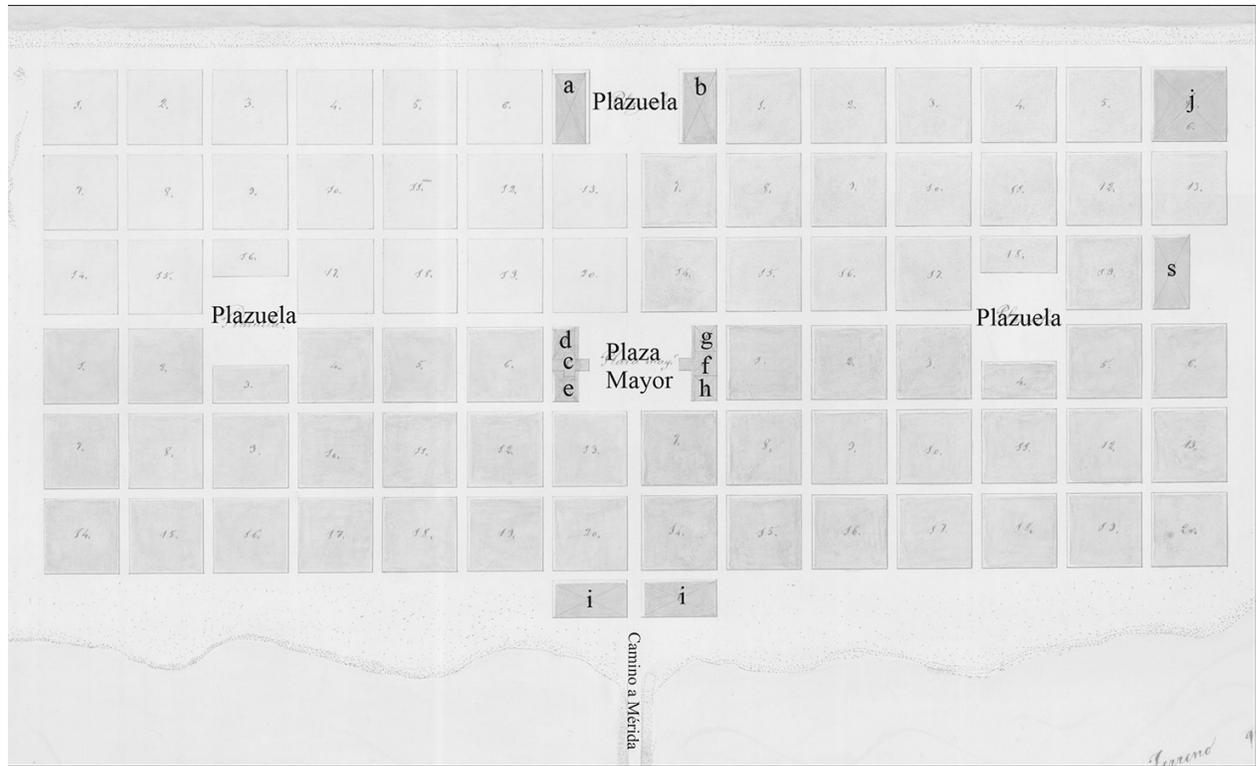
Otro plano se elaboró en mayo de 1857 (véase mapa 3). En este proyecto, el poblado tendría cuatro cuarteles organizados en damero —a diferencia de los ocho propuestos en 1855— y compuestos

por veinte manzanas cada uno. Además, se instalaría una plaza mayor en el centro de la población que abarcaría la mayor parte de las manzanas 7 y 1 de los cuarteles 3° y 4°; además de tres plazuelas que se ubicarían de la siguiente forma: en las mitades sur y norte de las manzanas 16 y 3 de los cuarteles 1° y 3°; en las mitades este y oeste de las manzanas 7 y 1 de los cuarteles 1° y 2°, frente a la costa; y unas más en las mitades sur y norte de las manzanas 18 y 4 de los cuarteles 2° y 4°.

También se proponían las locaciones para la Capitanía de puerto (b) que, al igual que la aduana (a) se ubicaría en una plazuela, frente a la costa frente a la costa; la iglesia (c), el curato (d), una escuela (e), la casa municipal (f), la cárcel (g) y el teatro (h) en los costados de la plaza mayor; los mercados (i) en el extremo sur de la población; el hospital (j) ocuparía la manzana 7 de segundo cuartel, en el extremo este frente al mar; y el cuartel (s) en la manzana 20 este.

Mapa 3

Plano de la proyectada ciudad El Progreso, mayo 1857



Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V1.0035, 1857 (recorte e intervención propios).

Un tercer plano, de 1 de julio de 1857, muestra la división de las manzanas de cada cuartel en 6 lotes, de 2 400 varas,<sup>20</sup> numerados a partir de la calle central que era la continuación de la carretera Mérida-Progreso (véase mapa 4). El equipamiento tenía pocos cambios en la distribución en comparación con el anterior. La aduana con sus bodegas y oficinas (A), así como la capitanía de puerto con sus respectivas bodegas frente a la costa, en el remate de la calle principal; los edificios que ocuparían la casa municipal (C), la cárcel (D) y el teatro (E) se construirían al oeste de la plaza mayor, mientras que la iglesia (F), el curato (G) y la escuela (H) quedarían al este; el hospital (J) en la manzana 1 del primer cuartel mirando a la costa y el cuartel en la manzana 16 del cuartel primero, al norte de la plazuela (S); el mercado (Y) ocuparía dos manzanas en la entrada de la población.

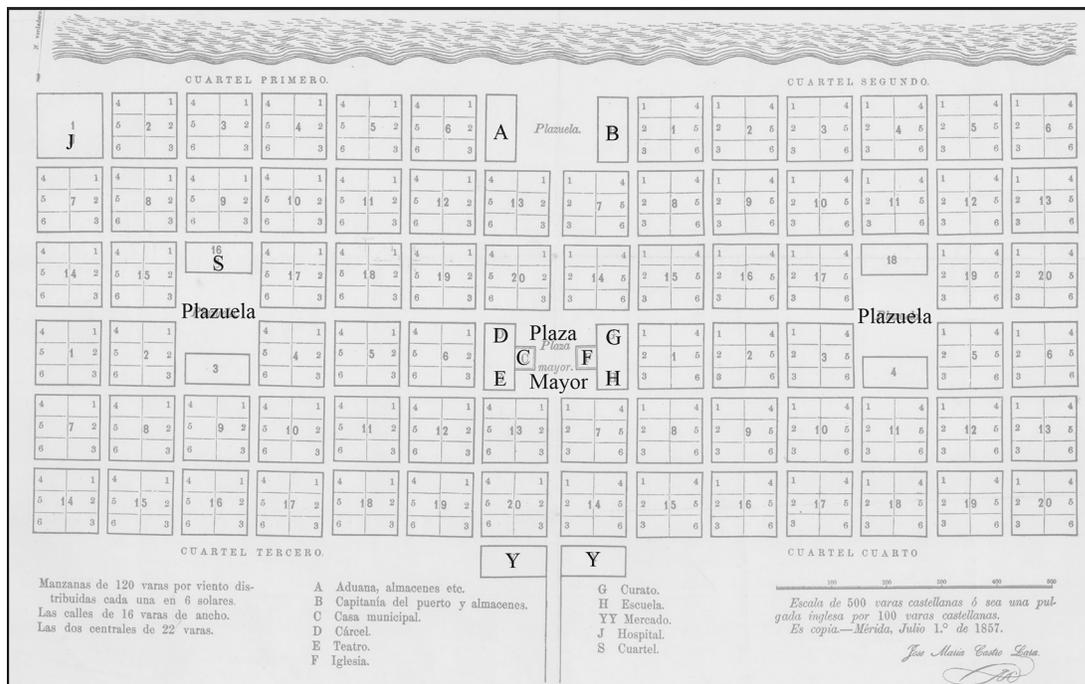
Parte del proceso que llevó a la erección del poblado de El Progreso incluyó la realización de

proyectos de ordenamiento urbano para darle forma y asignar los espacios públicos necesarios para su administración, así como otorgar servicios y lugares de esparcimiento a sus habitantes; prácticamente en los tres proyectos se propuso la inclusión de los mismos edificios, y también su ubicación es bastante similar, aunque sólo en el plano de septiembre de 1855 se consideraron espacios para la oficina de correos y una beneficencia.

Los tres incluyeron la ubicación de la aduana, en preparación para convertir Progreso en el puerto principal del estado y lugar en donde residiría la aduana fiscal. También dan cuenta de que, aunque en México para ese momento ya había comenzado de manera incipiente la comunicación ferroviaria, no se consideró designar espacios para su establecimiento. No obstante, esto se subsanó de manera posterior. Las decisiones que permitieron que estos planes se llevaran a cabo no se resolvieron sino hasta catorce años después.

Mapa 4

Plano de la proyectada ciudad El Progreso con división de manzanas, 1857



Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V10034, 1857/1869 (recorte e intervención propios).

<sup>20</sup> Biblioteca Virtual de Yucatán (en adelante BVY), fondo reservado, manuscritos, XXXIX-1855-009, 1857, f. 1.

Con la finalidad de estimular el poblamiento de El Progreso, en el mismo decreto en el que se erigió el poblado se estableció que, una vez realizada la traza y se designaran los espacios para los edificios públicos, se deberían sacar a subasta pública el resto de los lotes.<sup>21</sup> Además, dos terceras partes del dinero obtenido de su venta se destinaría exclusivamente a obras públicas y el resto a la conclusión del camino que conectaba Mérida con el nuevo poblado.<sup>22</sup>

Se realizaron dos subastas en 1857, en ellas se vendió un total de ochenta y ocho lotes; los precios mínimos que se habían establecido fueron de veinticinco pesos para los terrenos que estuvieran frente a la calle principal, y de doce para los demás. Con los datos obtenidos en las listas de compradores se construyó el mapa 5.A, en donde se muestra la ubicación de los lotes vendidos y el precio que se pagó por ellos. Los predios que se subastaron en julio son aquéllos cuyos precios aparecen en negro, mientras que los que se remataron en septiembre se registraron en gris; además, de las manzanas que se vendieron en su totalidad la más cara fue la número veinte del cuartel primero de la que se obtuvieron trescientos setenta y cinco pesos.<sup>23</sup>

A pesar de que no se han encontrado los documentos relativos a los remates del resto de los lotes, este acercamiento a la forma en que se obtuvieron arroja información interesante sobre los lugares que resultaron más deseables, en particular aquellos cercanos a la calle principal y a donde se ubicaría la aduana. Esta predilección puede estar relacionada con que fueran sitios estratégicos para negocios. También llama la atención que los dos primeros grupos de lotes subastados hayan correspondido a la zona central del puerto, posiblemente porque era de donde se podrían obtener mayores

ganancias; de hecho, de su venta se obtuvieron dos mil novecientos cuatro pesos.

Con respecto a los costos por lote, se observa que del total de ochenta y ocho, sólo veintiséis se vendieron por más de cuarenta pesos; el más costoso fue el lote 1 de la manzana 20 del cuartel primero el cual, como dato curioso, no se encontraba frente a la plazuela de la aduana ni a la plaza mayor, a diferencia del segundo más caro (ochenta y cinco pesos) que sí miraba a ésta y a la calle principal.

Los solares fueron adquiridos por cincuenta y nueve personas, sólo dos mujeres entre ellas: Petrona Rodríguez y Rita Mimenza. Del total de compradores, dieciséis obtuvieron más de un terreno, en su mayoría se adueñaron de dos, y hubo quienes acapararon más (véase mapa 5.B). Por ejemplo, Juan M. Castro, destacado promotor de la fundación, fue el principal comprador, pues obtuvo ocho lotes por un total de trescientos cuarenta y tres pesos. Darío Galera se hizo de cuatro, entre ellos el del precio más alto, por un total de doscientos ochenta y seis pesos. El mismo número fue obtenido por Tomás Mendiburu, pero por tan sólo ochenta y dos pesos, debido a que la ubicación de los suyos no se encontraba en la zona más codiciada, aunque dos se ubicaban frente a la costa, como se aprecia en el mapa 5.B.

Parece que los algunos compradores, no acataron la obligación de cercarlos y construir en ellos, puesto que en 1871 se expidió un decreto que otorgaba una prórroga de seis meses, a partir del 1 de octubre, para “cercarlos y levantar casa en ellos de cualquier material”; la prórroga se extendía un año para quienes hicieran casa de mampostería. Quienes no cumplieran con la disposición, se harían acreedores a una multa de cinco pesos mensuales por cada solar a favor del municipio.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> El decreto establecía tres condiciones que los compradores debían cumplir, con la finalidad de estimular que se habitase el poblado, y que en caso de no cumplirlas sería causa de que perdieran la propiedad y eran las siguientes: el terreno debía cercarse antes de que transcurriera un año, quien no construyese una casa de cualquier material transcurrido un año y medio, con excepción de quienes las levantarán de madera o mampostería con azotea, a quienes se les concedería un plazo de dos años. También obtenían beneficios como no pagar contribuciones por cinco años, y quienes se avencindarán en el transcurso del primer año quedaban exentos del servicio militar, además de que la compra estaba libre del pago de alcabala. Castro, *Documentos*, 1869, p. 34. También por iniciativa de Castro se formó una asociación para promover el poblamiento, entre sus objetivos estaba comprar con el dinero de los miembros una serie de lotes para ser entregados a cien familias de buenas costumbres que fueran a habitar al puerto, aunque no se sabe si tuvieron algún resultado y donde se ubicaron los predios, ya que sólo se menciona que no estarían en las manzanas principales. Baqueiro, *Homenaje*, 1899, pp. 98-99.

<sup>22</sup> Castro, *Documentos*, 1869, p. 34.

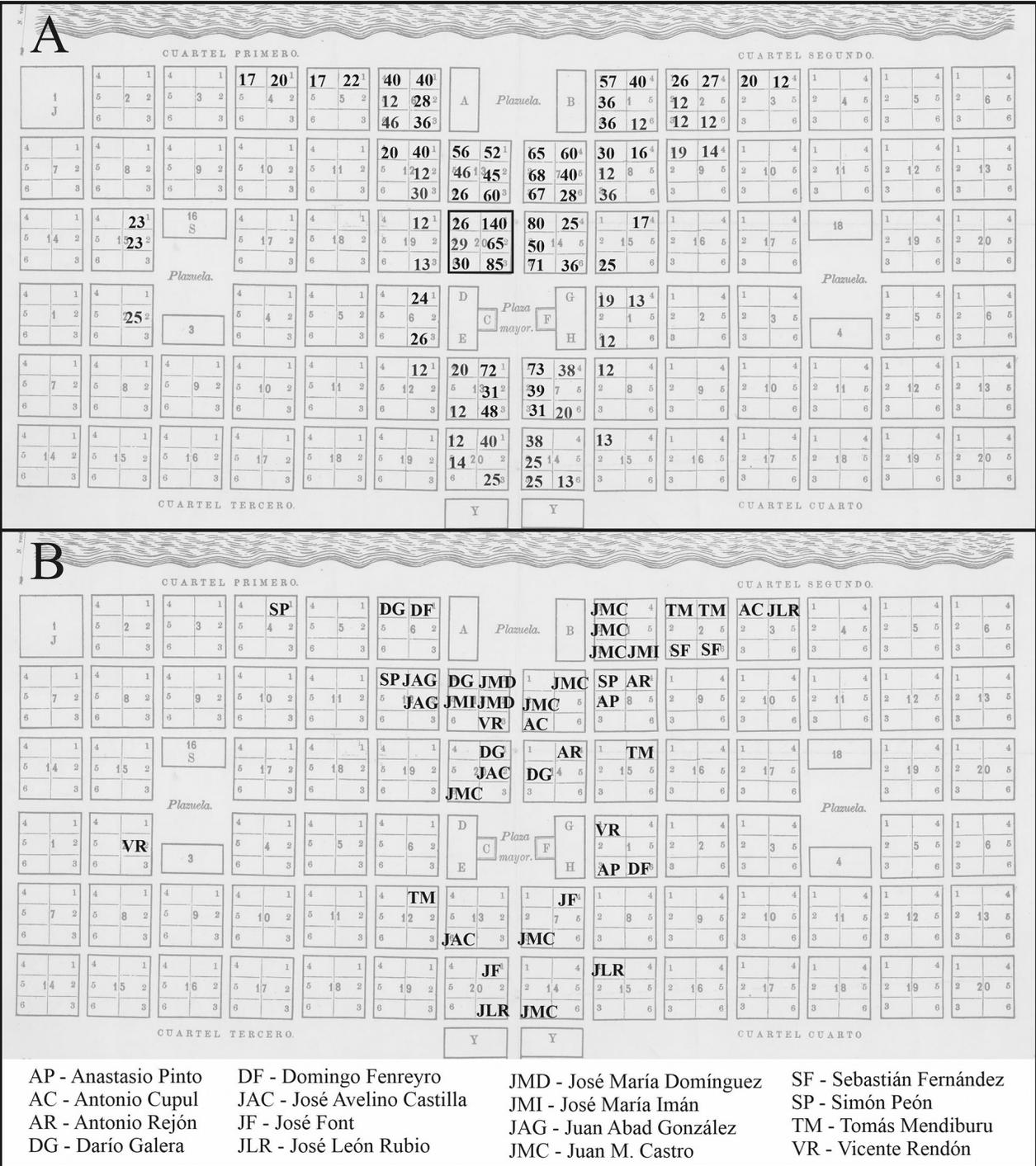
<sup>23</sup> BVY, fondo reservado, manuscritos, XXXIX-1855-009, 1857, fs. 2-10.

<sup>24</sup> Una prórroga más se concedió para cercar (tres meses) o construir con mampostería (seis meses) a partir del 1 de abril de 1872 y se impone la misma penalización a quienes no cumplan. Ancona, *Colección*, 1885, pp. 308 y 353.

**Mapa 5**

**5.A. Ubicación y costo de los lotes rematados en julio y diciembre de 1857**

**5.B. Localización de predios adquiridos por la misma persona**



Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V10034, 1857/1869 (recorte e intervención propios).

Otra medida que se tomó para estimular el poblamiento se realizó a través de un decreto en el que se ofrecía otorgar medio lote de terreno a las primeras cien personas que manifestaran su deseo de establecerse en Progreso, además de la cantidad de sesenta pesos. Los solicitantes tendrían obligación de cercar y construir una vivienda de cualquier material y tamaño en un plazo de cuatro meses. Asimismo, se indica que se daría preferencia en la asignación a los habitantes de Sisal.<sup>25</sup>

El proceso de formación de Progreso fue lento y tortuoso, de tal manera que las autoridades tuvieron que intervenir para promover el establecimiento de pobladores fijos. Llama la atención que se buscara promover la migración de sisaleños a Progreso, a través estímulos, pues, aunque por un lado muestra el deseo de compensarlos por la traslación de la aduana, que de cierta forma condenaba al poblado a la extinción, por el otro buscaba aprovechar su situación y conseguir que decidieran trasladarse a la nueva localidad.

En el siguiente apartado se abordan dos aspectos que fueron fundamentales para estimular el desarrollo poblacional y económico del puerto: la traslación de la aduana y la comunicación ferroviaria, piezas fundamentales de lo que años más tarde sería la infraestructura portuaria de Progreso.

## LOS PROYECTOS FERROVIARIOS Y EL TRASLADO DE LA ADUANA

Desde una época muy temprana, en Yucatán se mostró gran interés por establecer la comunicación ferroviaria entre Mérida y la costa. No había pasado ni un año de la fundación de Progreso cuando ya se planteaba que éste fuera el punto hacia el que se dirigiera el nuevo medio de transporte. El primer proyecto data de 1857, y con la finalidad de concretarlo se realizó un presupuesto y se formó una empresa que lo ejecutaría, incluso se hizo una recolecta

de dinero entre particulares. Este primer intento no prosperó debido a conflictos políticos y bélicos vinculados con la guerra social maya y las disputas por el poder de distintas facciones políticas.<sup>26</sup>

Aunque no se ahonda en otras propuestas para realizar proyectos ferroviarios, debido a que existen trabajos que abordan el tema con más profundidad, vale la pena apuntar que hubo un importante debate por el lugar en la costa al que debían dirigirse las vías. Sí había una aspiración por impulsar la vía hacia Progreso, usando como bandera su cercanía con Mérida, pero los comerciantes que tenían intereses en Sisal también presionaban para que fuera a ese lugar a donde se dirigiera el ferrocarril.<sup>27</sup>

Estos debates no fueron exclusivos de Yucatán o de México. Horacio Capel muestra que lo mismo sucedió en España, en donde se discutió si la conexión de Madrid con el Mediterráneo debía dirigirse hacia Alicante o Cartagena. Otro aspecto que destaca Capel es que en el siglo XIX la expansión de los puertos dependía “de los buenos accesos al ferrocarril y de la construcción de ramales específicos hasta los muelles, cada vez más especializados y necesitados de ocupar amplios espacios para las instalaciones ferroviarias”.<sup>28</sup> Ésta puede ser una de las razones por la que los fundadores de Progreso pusieron tanto empeño en lograr que este punto fuese el elegido para la comunicación férrea, pues la veían como un factor detonante para el crecimiento social, económico e incluso político del lugar.<sup>29</sup> De hecho, desde 1862 se habían delimitado los espacios que ocuparían las instalaciones ferroviarias.<sup>30</sup>

Los fundadores de Progreso pusieron gran empeño en conseguir la traslación de la aduana desde Sisal. Esto causó la oposición de un sector de la población. Durante el año de 1869 se renovaron las discusiones sobre la conveniencia de la mudanza, e incluso se desató una calurosa disputa entre dos individuos, Juan Miguel Castro y Rafael de Portas, cuyos argumentos fueron publicados en

<sup>25</sup> Ancona, *Colección*, 1885, p. 309; Archivo General del Estado de Yucatán (en adelante AGEY), f. Congreso del Estado de Yucatán, s. dictámenes, sección comisión de hacienda, caja 2, exp. 74, 1871, fs. 1-3.

<sup>26</sup> *Informes*, 1864, pp. 16-17; Reyes, *Ferrocarril*, 2021, pp. 126-127; *Documentos*, 1861, pp. 13-14.

<sup>27</sup> Véase: Barceló, “Ferrocarriles”, 2011; Reyes, *Ferrocarril*, 2021, pp. 126-132.

<sup>28</sup> Capel, *Ferrocarriles*, 2011, p. 38.

<sup>29</sup> De acuerdo con Cab Pérez, el interés por la infraestructura portuaria se incrementó por la introducción del ferrocarril debido a que estos complementaban el sistema ferroviario, pero en el caso de Progreso con el ferrocarril se buscaba estimular el desarrollo del puerto, es decir que el ferrocarril fuera el complemento del puerto y no al revés. Cab, *Campeche*, 2023, p. 106.

<sup>30</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 105.

la prensa local y en una serie de folletines que compilaban sus posturas y las pruebas que ofrecían. En el caso de Sisal una de las principales defensas era la inversión que se tendría que hacer para construir en Progreso los edificios ya existían en Sisal.<sup>31</sup>

De hecho, uno de los argumentos de mayor peso estaba vinculado a un privilegio que se otorgó a Edwin Robinson en 1862 para la construcción del ferrocarril, en cuyo artículo décimo señalaba lo siguiente: “[...] tan pronto estén construidas tres leguas del ferrocarril, partiendo del Progreso se trasladará á éste la aduana marítima de Sisal.”<sup>32</sup> Aunque para esas fechas el empresario ya había fallecido, se puede suponer que como ya se había considerado viable la construcción de las vías con destino a Progreso, y en particular el establecimiento de la aduana, sus promotores estaban seguros de que era cuestión de tiempo para que otra empresa tomara la estafeta del proyecto. Para ese momento, no se podía concebir la existencia del puerto sin las conexiones que podía proporcionar el ferrocarril.

Durante 1869, una gran cantidad de personas se unieron a las exhortaciones del ayuntamiento de Mérida y otros, como los de Valladolid, Espita, Motul, Ticul, Dzemul, Temax, Muna, Conkal, Baca, etcétera; entre éstas contaban comerciantes, industriales, propietarios de fincas y vecinos de dichos municipios, quienes se sumaron a la petición mediante representaciones que fueron muy numerosas.<sup>33</sup>

Al final, los esfuerzos del sector que se oponía al cierre de la aduana en Sisal no fueron suficientes,

debido al apoyo masivo mostrado hacia el traslado de la aduana marítima a Progreso; este finalmente se aprobó oficialmente el 23 de julio de 1870.<sup>34</sup> Una vez aprobado el movimiento de la aduana, comenzaron las obras para construir su edificio,<sup>35</sup> cuya primera piedra se colocó cuatro meses después, el muelle y dio inicio el asentamiento de casas comerciales, despachos de consignatarios de las agencias de líneas marítimas.<sup>36</sup> También comenzó la construcción de los edificios públicos como el palacio municipal, el teatro y el mercado, todos construidos entre 1875 y 1878.<sup>37</sup>

En 1874 se aprobó la concesión para construir el ferrocarril entre Mérida y Progreso, que se construyó de vía ancha y se finalizó en 1880.<sup>38</sup> Cuando ya se encontraba en funcionamiento, Francisco Cantón obtuvo una concesión para construir un ramal, de vía angosta, que conectaría su línea principal Mérida-Valladolid con Progreso, el cual se terminó de construir en 1886.<sup>39</sup> Uno de los beneficios que brindaba, de acuerdo con el propietario, era evitar que las mercancías se tuvieran que descargar en Mérida. Este ferrocarril conectó Progreso con varias poblaciones, entre las que destacan: Conkal, Tixkokob, Motul, Temax, Tunkás, Dzitás y Valladolid en la línea troncal y Espita y Tizimín a partir de un ramal que partía de Dzitás, aunque la comunicación con Valladolid se concluyó hasta 1906.<sup>40</sup> La ubicación de las dos estaciones establecidas en el puerto, así como el recorrido de sus vías al interior de la población, se pueden observar en el mapa 11 (véase p. 63).

<sup>31</sup> Las epístolas publicadas en la prensa se encuentran reunidas en un documento compilado por De Portas, *Sisal*, 1869. Además, una descripción extensa sobre el proceso mediante el cual se dio la fundación de Progreso, la traslación de la aduana a progreso, así como los debates en torno a la construcción del ferrocarril, puede consultarse en: Álvarez, *Confrontaciones*, 2017.

<sup>32</sup> Ancona, *Colección*, 1884, p. 10.

<sup>33</sup> Los listados se reproducen en: Castro, *Suplemento*, 1870, pp. 5-92.

<sup>34</sup> Baqueiro, *Homenaje*, 1899, p. 139. En el estado se aprobó en marzo de ese año. AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Hacienda, c. 1, exp. 54, vol. 1, 1870, fs. 1-11.

<sup>35</sup> De acuerdo con el decreto, Olegario Cantón había levantado los planos para el edificio que debía terminarse de construir el 20 de junio de 1871; además, menciona que el comercio de Mérida había propuesto costear la obra, lo cual había sido aceptado, aunque aparentemente no fue así, de acuerdo con lo proyectado diez días después de la entrega de la obra se abriría el comercio de altura y cabotaje y se cerraría el de Sisal. Baqueiro, *Homenaje*, 1899, pp. 23 y 137-138.

<sup>36</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 106; Martínez, *Movimiento*, 2010, p. 103.

<sup>37</sup> Martínez, *Movimiento*, 2010, p. 104. Vale la pena decir que algunos edificios públicos se construyeron de manera muy posterior como es el caso del hospital civil que se funda hasta 1886. AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Hacienda y Gobernación Unidas, c. 92, exp. 4, vol. 1, 1886, fs. 1-4.

<sup>38</sup> Los ferrocarriles construidos de manera posterior en el estado fueron de vía angosta, con excepción de que iba con rumbo a Izamal y perteneció a la misma compañía.

<sup>39</sup> Sobre el proceso de construcción de este ramal, véase: Reyes, *Ferrocarril*, 2021, pp. 149-154.

<sup>40</sup> Reyes, *Ferrocarril*, 2021, pp. 154-157.

Las conexiones ferroviarias con el puerto contribuyeron a mantener un constante flujo de materias primas hacia él, así como la redistribución de bienes provenientes de los barcos con destino, sobre todo a Mérida, pero también a otras municipalidades y a las haciendas distribuidas en todo el territorio.

A pesar de que la fundación de Progreso se había concebido desde décadas atrás, fueron tres factores principales los que permitieron que finalmente el proyecto se consolidara: el auge henequenero, de esto se hablará más adelante, que inició en la década de 1870;<sup>41</sup> los otros dos fueron la traslación de la aduana y el establecimiento de la comunicación ferroviaria.

## LA POBLACIÓN DE PROGRESO EN CIFRAS

Casi veinticinco años tardaron los promotores de Progreso en lograr su propósito; pero una vez concretado el traslado de la aduana y el establecimiento del ferrocarril fue rindiendo frutos y la población comenzó a aumentar rápidamente. En octubre de 1872 se le concedió que tuviese una junta municipal, en respuesta a una solicitud enviada por sus habitantes. En la orden se menciona que se había enviado un padrón para mostrar que había

el número suficiente de habitantes que sabían leer y escribir para ser acreedores a ese derecho.<sup>42</sup> De acuerdo con la Ley Constitucional para el Gobierno Interior de los Pueblos, las juntas municipales se instalarían en todos los que tuvieran dieciséis ciudadanos que supieran leer y escribir, que éstos estuvieran en ejercicio de sus derechos y que al menos hubieran residido en él por dos años.<sup>43</sup>

El puerto adquirió la categoría de villa el 4 de enero de 1875,<sup>44</sup> y nueve meses más tarde el de ciudad, el 30 de septiembre.<sup>45</sup> Cinco años después, en agosto de 1880. Se determinó erigir un nuevo partido con el nombre de “Partido de Progreso”.<sup>46</sup>

En la tabla 1 se puede ver la evolución de la población y, en particular, su rápido crecimiento entre 1885 y 1900, pero no hemos encontrado información estadística sobre las etapas más tempranas de su existencia. Algunos otros documentos pueden aportar datos que pudieran ayudar a explicar cómo se fue constituyendo. Se ha mencionado ya que en 1857 se realizaron las primeras subastas de lotes y que parte de las obligaciones a las que se comprometían los compradores era a construir casas, además de que se les otorgaban algunos beneficios a quienes se avocindaran.

El primer nacimiento asentado en el Registro Civil data de abril de 1868, mientras que el primer matrimonio se realizó en enero de 1870 y la primera

Tabla 1

Evolución de la población de Progreso 1872-1921

Año	1872	1877	1879	1885	1895	1900	1910	1921
Número de habitantes	600	1 295	1 551	2 830	5 911	8 832	6 969	11 061

Fuente: Los datos para 1872, 1877 y 1879 se tomaron de Ancona, *Conformación*, 2017, p. 102; Ministerio de Fomento, *Censo*, 1897, p. 6, Secretaría de Economía, *Estadísticas*, 1956, p. 11; Departamento de la Estadística Nacional, *Censo*, 1928, p. 38.

<sup>41</sup> Kuntz, *Exportaciones*, 2010, p. 237.

<sup>42</sup> Ancona, *Colección*, 1885, p. 371.

<sup>43</sup> Ancona, *Colección*, 1883, p. 337.

<sup>44</sup> AGEY, f. Congreso del estado 1833-1946, s. Dictámenes. sección Comisión de Gobernación, c. 52, exp. 52, vol. 2, 1875, fs. 1-5.

<sup>45</sup> AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Gobernación, c. 52, exp. 76, vol. 2, 1875, fs. 1-5.

<sup>46</sup> Cuando se funda formaban parte de él Isla Mujeres, Cozumel, Holbox y Punctachen. En 1881 se agregaron los puertos de Chicxulub y Chuburná; los ranchos Xculucyá, Chelem, San Rafael, Xthul y Uaymitún; y las fincas de campo San Mateo, Dzidzilché, Suytunchen y San Ignacio. AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Puntos Constitucionales y Gobernación, c. 53, exp. 91, vol. 3, 1880, fs. 1-5; Ancona, *Colección*, 1887, pp. 62, 185.

defunción en julio de 1874.<sup>47</sup> Esto nos habla del periodo aproximado en el que se estableció este organismo en el puerto. El asentamiento de una autoridad eclesiástica fue posterior, pues los volúmenes de los libros parroquiales que corresponden a la información matrimonial en la Parroquia de la Purísima Concepción erigida en Progreso datan de 1880.<sup>48</sup>

No se cuenta con datos censales para el periodo previo a 1885,<sup>49</sup> pero los libros del registro civil ofrecen algunos datos gruesos de los movimientos de población en el puerto en el periodo que abarca de 1874 a 1884, los cuales se presentan en la gráfica 1.

Es evidente que a partir de 1880 el número de nacimientos se incrementó significativamente, y continuó con esa tendencia hasta 1884 que alcanzaron los 189 en el año. Recordemos que desde 1875 se había registrado una importante alza en el

número de pobladores que le permitió ese mismo año pasar de villa a ciudad.

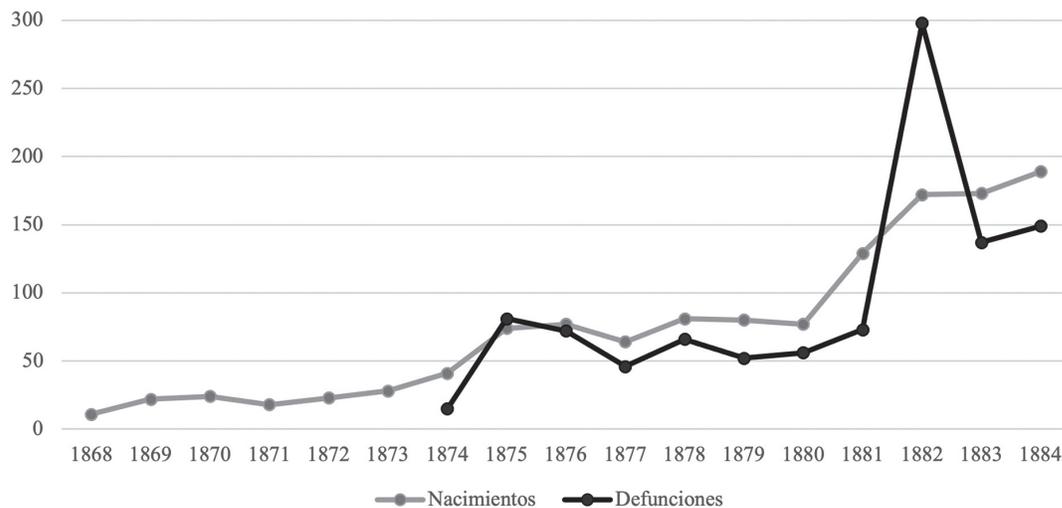
A través de los padrones de Progreso de 1877 y 1879, Ancona Ricalde pudo registrar algunos de los oficios declarados por los pobladores. En la gráfica 2 se muestran aquellos que pudieron estar vinculados con el trabajo en los muelles u otras actividades relacionadas con el manejo de mercancías, en embarcaciones y el mantenimiento de la infraestructura portuaria.

Para una etapa posterior, se extrajeron datos de los censos que permitiesen tener un panorama general de la población del puerto. En este caso en particular nos centramos en las actividades económicas que declararon sus habitantes.

Dos de los grupos más numerosos eran el de los escolares y el de quienes se dedicaban a las labores del hogar. Éstos no se incluyeron en la gráfica 3,

Gráfica 1

Nacimientos y defunciones en Progreso 1868-1884



\*El registro de nacimientos inicia en abril de 1868.

\*\*El registro de defunciones inicia en julio de 1874.

Fuente: Elaboración propia con base en FS, México, Yucatán, Registro Civil, 1860-2005, Progreso, Nacimientos 1868-1885, 1868, imágenes 11-527; FS, México, Yucatán, Registro Civil, 1860-2005, Progreso, defunciones 1874-1885, 1874-1884, imágenes 7-462.

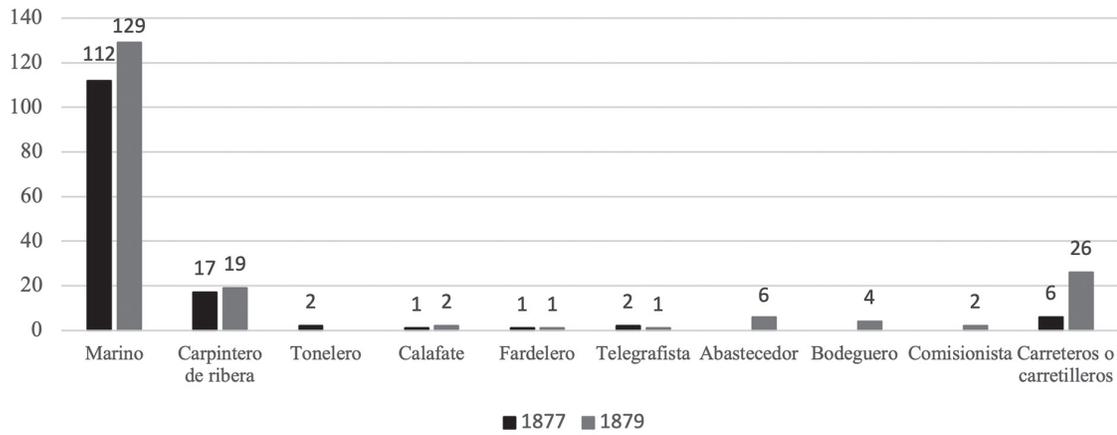
<sup>47</sup> Se tomó el dato del primer evento acontecido en el puerto, excluyendo los poblados que estaban sujetos a él. Family Search (FS), México, Yucatán, Registro Civil, 1860-2005, Progreso, Nacimientos 1868-1885, 1868, imagen 11; FS, México, Yucatán, Registro Civil, 1860-2005, Progreso, matrimonios 1870-1891, 1870, imágenes 8-9; FS, México, Yucatán, Registro Civil, 1860-2005, Progreso, defunciones 1874-1876, 1874, imagen 7.

<sup>48</sup> FS, México, Yucatán, registros parroquiales y diocesanos, 1543-1977, Progreso, Purísima Concepción, información matrimonial 1880-1912, 1880; FS, México, Yucatán, registros parroquiales y diocesanos, 1543-1977, Progreso, Purísima Concepción, matrimonios 1880-1923, 1880.

<sup>49</sup> Ancona tomó la información para la década de 1870 de tres padrones que se realizaron en el puerto. Ancona, *Conformación*, 2017.

**Gráfica 2**

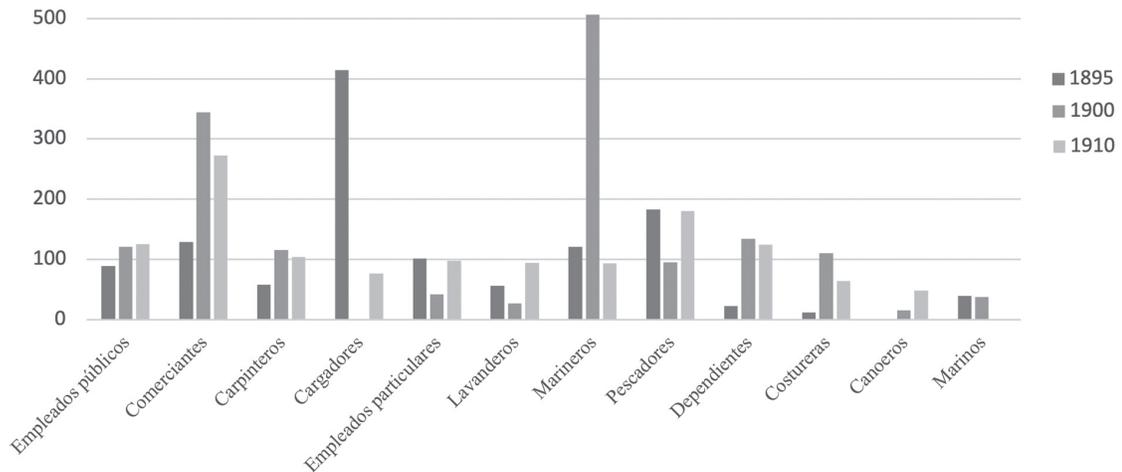
**Algunos oficios de los pobladores de Progreso 1877-1879**



Fuente: Elaboración propia con base en: Ancona, *Conformación*, 2017, pp. 113 y 116.

**Gráfica 3**

**Principales actividades económicas de los habitantes de Progreso, según los censos de 1895, 1900 y 1910**



Fuente: Elaboración propia con base en: Ministerio, *Censo*, 1897, pp. 37-53 y Secretaría, *Censo*, 1905, pp. 167-288; Tercer, 1910.

y tampoco los peones de campo (730 para 1895, 2 540 en 1900 y 436 en 1910) ni los agricultores (5 en 1900 y 407 en 1910), debido a que el partido abarcó algunas haciendas y ranchos y se trató de reflejar aquellas actividades que pudieron concentrarse en el puerto.

Resulta interesante, por ejemplo, que en el censo de 1895 más de 400 personas declararon ser cargadores y que cinco años después no se registra

ninguna con esa ocupación, y diez años más tarde no alcanzaban las 100, ¿estos trabajadores pudieron haberse empleado en los muelles moviendo mercancías?, ¿a qué se debió que decreciera su número tan rápido?, ¿a qué se debió que resurgiera como actividad laboral? Es posible que se diese un cambio tecnológico, como la incorporación de poleas y más vías movibles para el movimiento de mercancías que redujo significativamente la

necesidad de mano de obra, pero esto no explica su desaparición por completo en el censo de 1900 debido a que alguien debía poner las mercancías en las plataformas.

Para el caso de los comisionistas y bodegueros que aparecen como oficios declarados en los padrones levantados en los primeros años del puerto, esas ocupaciones no aparecen como una categoría en los censos, por lo que se podría pensar que en años posteriores los bodegueros formaban parte de los cargadores. Ahora bien, para el caso de los comisionistas encontramos una categoría que podría haberlos suplido, y es la de “corredores”. En este caso no aparece ninguno registrado en 1895, luego encontramos siete en 1900, y uno en 1910, aunque también es posible que se registrasen como comerciantes como término más amplio que abarcaba sus actividades; una tercera posibilidad era que, aunque las casas comerciales tenían oficinas en Progreso, los comisionistas radicarán en Mérida.<sup>50</sup>

No fue hasta 1910 cuando apareció una categoría de obreros de establecimientos industriales, ocupación ostentada por quince individuos, ¿podrían referirse a los talleres del ferrocarril? Por otra parte, los cocheros, que también se podría pensar que debieron ser de importancia para el movimiento de productos y pasajeros, no aparecen en el censo de 1895, se registra apenas uno en el de 1900 y seis en el de 1910.

Por otro lado, el número de comerciantes aumentó exponencialmente, de unos 100 en 1895 a 344 en 1900. Esto nos habla de una boyante actividad económica, además del importante incremento poblacional, puesto que en tan sólo cinco años ésta aumentó en casi tres mil almas; aunque diez años más tarde encontramos un decrecimiento de la actividad con una diferencia de casi 100 personas, aunque también hay una tendencia a la baja en la población de casi dos mil personas.

A pesar de que hasta la década de 1880 aún aparecen exhortaciones a los dueños de solares en el puerto para que cercaran sus propiedades y construyeran casas en ellas, con la pena de que les fueran embargadas y se remataran públicamente,<sup>51</sup>

para 1895 existían en Progreso 1 572 casas, de las cuales cuatro eran de dos plantas, mientras que para 1900 se habían levantado 350 más, entre las que se contaban 17 de dos pisos y una de tres; llama la atención que, de acuerdo con el censo de 1910, habían en ese momento 1 523 casas, es decir 49 menos que quince años antes.<sup>52</sup>

Este breve panorama ilustra dos aspectos significativos. En primer lugar, el crecimiento poblacional del puerto, el cual es posible vincular con ciertos momentos cruciales: su apertura al comercio de altura y cabotaje; la instalación de la aduana; el auge en la exportación del henequén, y finalmente su declive, que coincidió con el inicio de la Revolución Mexicana. En segundo lugar se muestran las actividades económicas a las que se volcó la población de Progreso, algunas muy tempranas vinculadas con la actividad logística y de mantenimiento del puerto. Llama la atención la desaparición o disminución de ciertas actividades, lo cual posiblemente sea un indicador de que la comercialización de bienes y mercancías se agilizó y se pudo prescindir en mayor o menor medida del almacenamiento en el puerto y que se movieran de manera directa hacia los destinos de consumo gracias al crecimiento de la red ferroviaria. Lo anterior, sin embargo, no explicaría del todo que se mantuvieran en el puerto una importante cantidad de predios destinados a bodegas, como se verá más adelante.<sup>53</sup> La aparición y aumento de las actividades comerciales nos habla de una economía local pujante, para lo que fue necesario abrir distintos tipos de establecimientos comerciales para satisfacer las necesidades de una población que también iba en aumento.

#### PROGRESO COMO PARTE DE LA CADENA DE BIENES EN EL MERCADO MUNDIAL

Este apartado busca mostrar un panorama general de los movimientos que se realizaron. La categoría que adquirió este puerto se vinculó a varios aspectos relacionados con los mercados globales y la demanda de materias primas. Desde mediados del

<sup>50</sup> En 1906 aparecen en Mérida 35 negocios registrados en el giro “comisionistas, agencias e importaciones”. Reyes, *Ferrocarril*, 2021, p. 93.

<sup>51</sup> Ancona, *Colección*, 1887, p. 210.

<sup>52</sup> Ministerio, *Censo*, 1897, p. 4; Secretaría, *Censo*, 1905, p. 16; *Tercer*, 1910.

<sup>53</sup> Agradezco aquí a uno de los dictaminadores que apuntó hacia esta reflexión, y otras valiosas sugerencias para mejorar el texto.

siglo XIX la fibra de henequén comenzó a adquirir importancia por su utilidad para la navegación, sin embargo fueron dos inventos los que detonaron exponencialmente su demanda y la cobertura de ésta. El primero fue la máquina raspadora de henequén, que disminuía el tiempo del proceso y el desperdicio de material. El segundo fue la invención de la segadora mecánica de Cyrus McCormick, pues se comenzó a usar hilo de fibra de henequén para amarrar las pacas de trigo. De acuerdo con Vandari Mendoza:

[...] su auge definitivo ocurrió en la década de 1880 cuando el mismo inventor perfeccionó su máquina logrando segar y atar las espigas de trigo automáticamente. Desde entonces, la insaciable engavilladora McCormick demandó millones y millones de metros de hilo de henequén o *binder twine*, como lo llamaron los norteamericanos. Así, la producción masiva de esta fibra siempre estuvo sujeta al comercio con Estados Unidos.<sup>54</sup>

Esta demanda fue aprovechada ampliamente en Yucatán, y prácticamente toda la economía del estado se volcó a satisfacerla. Esto ocasionó que se tuvieran que establecer las condiciones necesarias para facilitar el transporte, almacenamiento y exportación de la fibra de manera ágil y eficiente, es decir mediante la implementación de un sistema logístico complejo.

Otro aspecto que hay que considerar es la importante extensión de la comunicación ferroviaria entre el puerto, Mérida, el interior del estado y la capital de Campeche, que permitió trasladar mercancías desde y hacia Progreso de manera mucho más ágil, aunque también vinculada a otros mecanismos de transporte que alimentaban las vías principales (véase mapa 6, siguiente página).

Para ofrecer un panorama general de la vinculación de Progreso al mercado mundial y con las cadenas de suministro de bienes y de materias primas, vale la pena señalar que también estuvo

inmerso en un intenso comercio de cabotaje y en un subsistema regional que se conformó entre los puertos mexicanos del Golfo.<sup>55</sup> En este sentido, retomo lo que apunta Trujillo Bolio:

En un principio, el subsistema regional que empezó a constituirse entre los puertos de Campeche y Sisal y la ciudad de Mérida tenía cierta funcionalidad; pero en la década de 1870, con la actividad que se desplegó desde el puerto de Progreso, su interconexión con Mérida y de ésta con tramos ferroviarios hacia Campeche, así como una red que logró cubrir zonas cercanas a la costa como sucedía en los casos de Ticul, Peto, Tzucacab, Espita y Valladolid e Izamal, fue posible el desarrollo de un notable comercio mercantil entre la costa y la zona centro de la península; además, éste se vio acompañado de un incremento del tráfico comercial con el exterior debido a la monoexportación henequenera.<sup>56</sup>

Trujillo brinda un esbozo de este comercio, aunque sin duda hacen falta estudios más profundos para este periodo; de igual forma falta investigar sobre las mercancías que arribaron a Progreso por otros medios de transporte que no eran el ferrocarril, ya que éstos también forman parte de las cadenas de suministro de bienes.<sup>57</sup>

### *Las exportaciones*

De acuerdo con Sandra Kuntz, hacia 1880 en Yucatán las actividades exportadoras se concentraban en tres productos principales: el henequén, el palo de tinte y el chicle. Hacia 1886, por la aduana de Progreso se embarcaban para su exportación dos tipos de productos, vegetales y animales, de ahí podemos deducir que el henequén era el producto principal. Años más tarde, casi al terminar el siglo, en 1898 comienzan a aparecer dentro de las exportaciones algunos productos manufacturados.<sup>58</sup>

La principal actividad económica en Yucatán fue la producción y exportación de fibra de henequén.

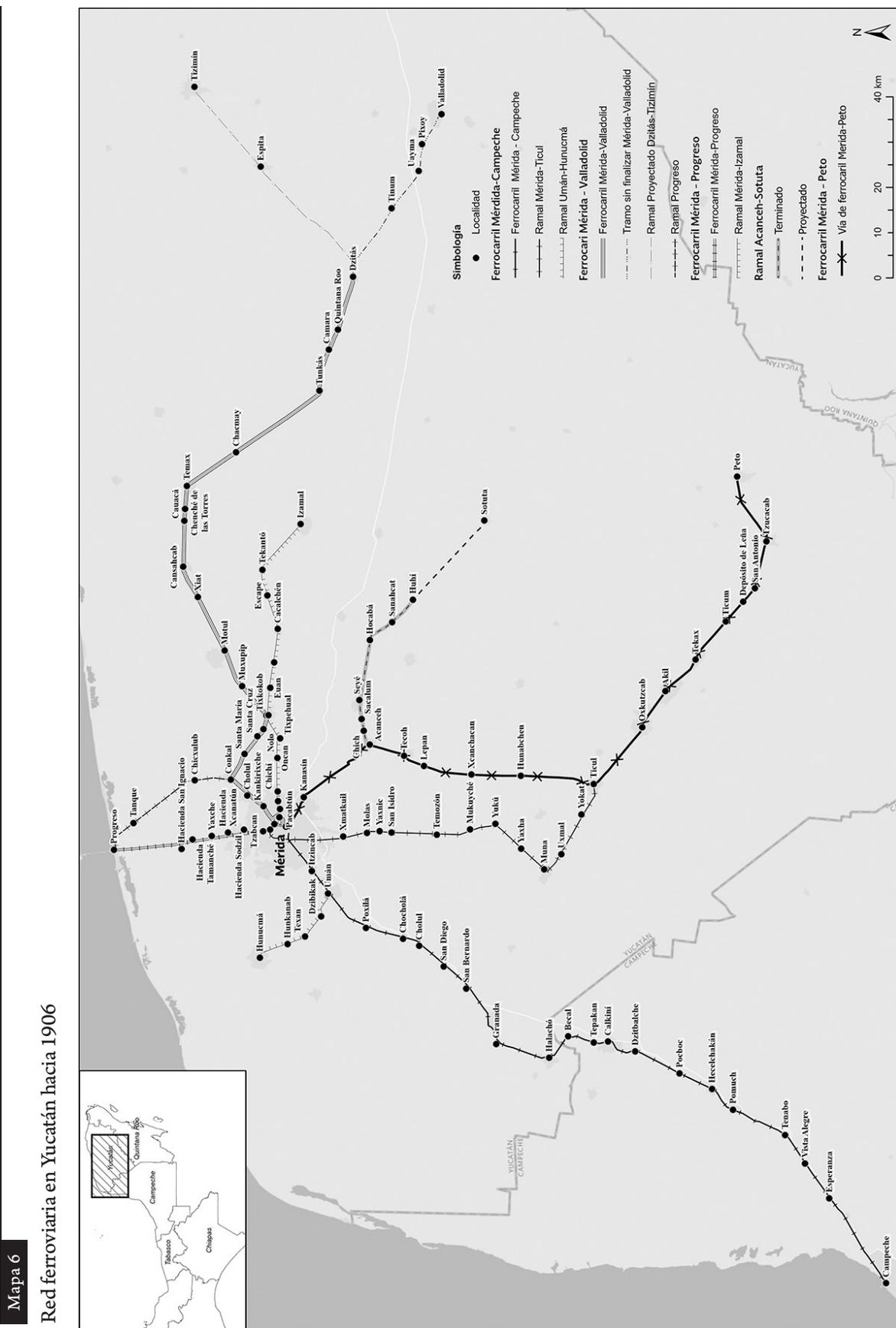
<sup>54</sup> Mendoza, "Constante", 2017, p. 73.

<sup>55</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, pp. 19-22.

<sup>56</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 24.

<sup>57</sup> En un reglamento para introducir henequén al puerto se mencionan algunos de los medios de transporte utilizados: ferrocarril, carros, acémilas y embarcaciones. Ancona, *Colección*, 1887, p. 307.

<sup>58</sup> Kuntz, *Exportaciones*, 2010, pp. 142-145.



Fuente: Elaboración propia con apoyo de Marco Antonio Hernández del Departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio de Michoacán.

Entre 1880 y 1915 salieron de Progreso alrededor de 2 687 745 toneladas;<sup>59</sup> y entre 1887 y 1892 arribaron al puerto, que se convirtió en el segundo en jerarquía del país, sólo después de Veracruz, más de 1 300 buques de vapor, además de que contaba con una flota de once barcos mercantes.<sup>60</sup>

Desde Progreso se exportaron toneladas de fibra que no sólo fueron de gran importancia a nivel local, sino que se estima que en el periodo comprendido entre 1870 y 1918 promediaron el 13% del total de exportaciones nacionales “y en algunos años (1889, 1914, 1918) rebasaron el 20% de su valor”.<sup>61</sup>

Por ejemplo, durante 1894 se exportaron 60 721.14 toneladas (373 883 pacas) con destino a New York, Boston, Mobile, New Orleans y Filadelfia en Estados Unidos, pero también se embarcó fibra con destino a Londres, Havre, Amberes, Liverpool, Sevilla, Cádiz, Hamburgo, Barcelona, Alicante, Vigo, La Habana e incluso al puerto de Veracruz,<sup>62</sup> en la tabla 2 se muestra el consumo de fibra de henequén por países en el periodo de 1880 a 1895.

Otro producto que tuvo remesas significativas desde Progreso fue el palo de tinte, entre 1885 y 1894 salieron del puerto 45 151 935 000 kilos con destino a Belice, Hamburgo, Rotterdam, Rusia, New York, Havre y Libau.<sup>63</sup> Como se puede observar, las exportaciones de materia prima, sobre todo la fibra de henequén, pusieron en el plano internacional a un poblado que era prácticamente inexistente a mediados del siglo XIX.

### Las importaciones

Desde el traslado de la aduana a Progreso se instalaron en el puerto casas comisionistas. De acuerdo con Marisa Pérez, muchas desaparecieron con el paso del tiempo, absorbidas por otras con más capital. Entre 1889 y 1891, Pérez encontró

transacciones de 112 consignatarios en la aduana de Progreso, aunque entre los más importantes destacan los siguientes: M. Dondé y Cía., Agencia Comercial, Aznar Pérez y Cía., Pablo González, R. Gutiérrez y Cía., German Ravensburg, Echánove Hnos., Crassemann Sucesores, Vales y Cía. y Viuda de Ortiz y Cía.<sup>64</sup> Estas casas, a su vez, tenían relaciones con sus pares en el extranjero, quienes les enviaban toda clase de productos, sobre todo de Estados Unidos, Alemania y Francia.

Suárez afirma que “entre 1887 y 1897 tocaron Progreso cinco líneas de vapores extranjeros que hacían servicio regular de altura, y dos nacionales. En ese periodo entraron al puerto 1 332 buques de vapor y 652 de vela de tráfico de altura y 553 vapores y 1 082 barcos veleros del comercio de cabotaje”.<sup>65</sup> Por su parte, Pérez señala que para 1889 y 1891 se registraron embarcaciones de ocho nacionalidades procedentes de distintos puertos;

**Tabla 2**

Principales puntos de exportación y consumo, entre 1880 y 1895

País	Toneladas*	País	Toneladas
Estados Unidos	597 980.29	España	3 562.48
Inglaterra	35 689.00	Bélgica	1 327.82
Cuba	10 201.38	Italia	10.50
Alemania	9 816.92	México	1.29
Francia	5 123.07	<b>Total</b>	<b>663 720.06</b>

\*Se convirtieron los volúmenes de libras a toneladas.

Fuente: Elaboración propia con base en: “Nuestro henequén”, en *Boletín de Estadística*, 16 de enero de 1896, p. 1.

<sup>59</sup> Aznar, “Historia”, 1977, pp. 778-779.

<sup>60</sup> Kuntz, *Exportaciones*, 2010, p. 280.

<sup>61</sup> Kuntz, *Exportaciones*, 2010, p. 239.

<sup>62</sup> Se realizó la conversión de libras a kilogramos. “Estadística Henequenera. Exportaciones de henequén en todo el año de 1894”, en: *Boletín de Estadística*, 1 de febrero de 1895, p. 142.

<sup>63</sup> “Nuestra exportación de palo de tinte en la década de 1885 á 1894”, en: *Boletín de Estadística*, 1 de febrero de 1895, p. 141.

<sup>64</sup> Pérez, “Puerto”, 2014, pp. 87-88.

<sup>65</sup> Suárez, *Evolución*, 1977, 202.

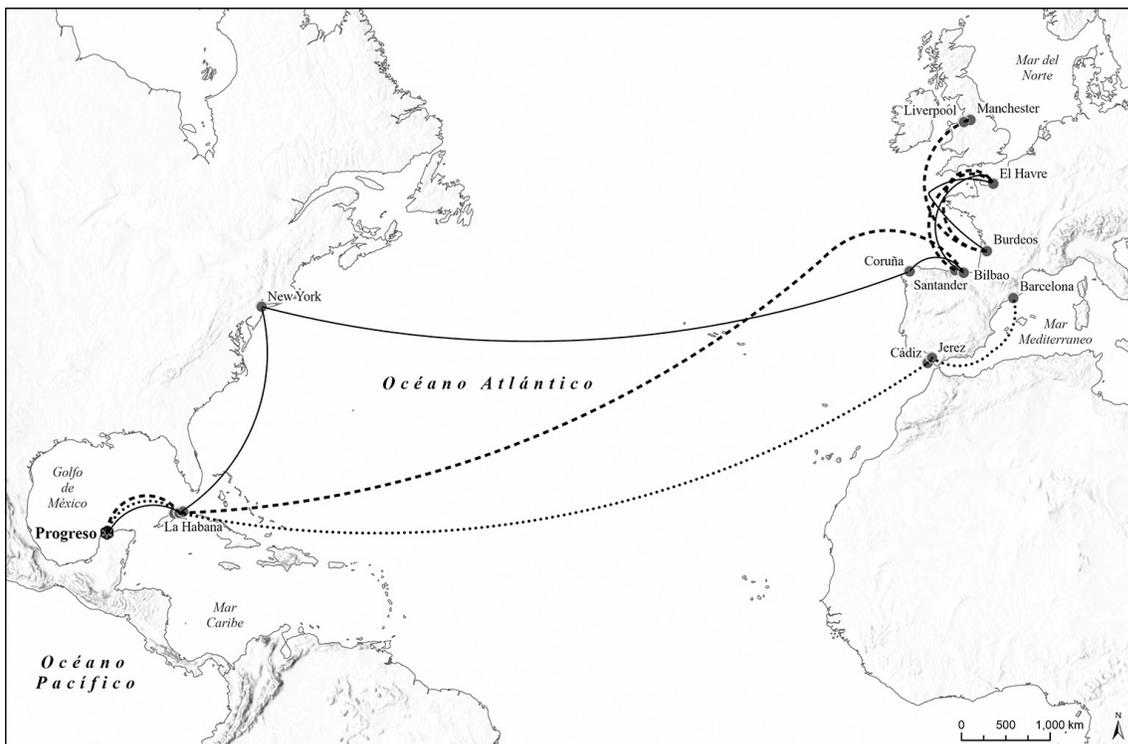
también apunta que las rutas y escalas variaban dependiendo de sus lugares de partida, como fue el caso del vapor Alfonso XIII (véase mapa 7). Esta embarcación realizó tres recorridos, de los cuales zarpó de igual número de lugares, y realizó paradas en distintos puntos hasta llegar a Progreso. Vale la pena hacer hincapié en la diversidad de lugares que tocaban los barcos que arribaban al puerto yucateco, convirtiéndolo en un eslabón significativo en la cadena de suministro de bienes (véase mapa 8).

Con respecto a la actividad mercantil, Marisa Pérez encontró que los bienes que entraron a la aduana de Progreso procedían sobre todo de diez países, y los tres proveedores principales eran Estados Unidos, Francia y Alemania. En la tabla 3 se enlistan algunos de los productos que arribaban procedentes de esos tres países ordenados de mayor a menor importancia.

En ocasiones se piensa que las importaciones internacionales que recibía Progreso eran principalmente productos suntuarios o destinados a las élites meridanas, pero esto no es del todo cierto; por ejemplo, una publicación realizada en 1894 en el *Boletín de Estadística* muestra un cuadro con los productos que se importaron en agosto de ese año por Progreso, aunque no se especifica su proveniencia, y los diez productos que más volumen registraron fueron los siguientes: garrafones, madera, harina, velas, fierro en viguetas, maíz, ferretería, cemento, papel de estraza y cerveza;<sup>66</sup> aunque aquellos que representaban los mayores volúmenes variaban por temporadas.<sup>67</sup> Estos datos muestran que por su naturaleza es muy probable que una gran parte no permanecieran en Mérida, sino que hayan sido trasladadas a otros poblados e incluso que fueran suministros para las haciendas.

Mapa 7

Recorridos del vapor Alfonso XIII entre 1889-1891



Fuente: Elaboración propia con información de: Pérez, "Puerto", 2014, pp. 92-93.

<sup>66</sup> "Estadística mercantil. Importación de altura por Progreso. Durante el mes de agosto de 1894", en: *Boletín de Estadística*, 16 de septiembre de 1894, pp. 68-69.

<sup>67</sup> En el listado que se publicó sobre septiembre, los más numerosos fueron el maíz con 35 353 bultos y la madera con 26 898, por mencionar algunos ejemplos. "Estadística mercantil. Importación de altura por Progreso. Durante el mes de septiembre de 1894", en: *Boletín de Estadística*, 1 de noviembre de 1894, p. 4.

**Mapa 8**

Localización de los puertos de donde procedían las embarcaciones que arribaban a Progreso



Fuente: Elaboración propia con información de: Pérez, “Puerto”, 2014, pp. 92-93.

**Tabla 3**

Productos importados desde Estados Unidos, Francia y Alemania entre 1889-1891

Estados Unidos	Francia	Alemania
Alimentos	Medicamentos	Ferretería
Ferretería	Ropa y accesorios	Ropa y accesorios
Material para la industria	Alimentos	Cosméticos y perfumes
Herramientas	Artículos suntuarios	Artículos suntuarios
Muebles	Telas y relacionados con ellas	Herramientas
Material de construcción	Vinos y licores	Tela y relacionados con ellas
Ornamental	Cosméticos y perfumes	Papel y productos relacionados
Medicamentos	Papel y productos relacionados	Ornamental
Artículos suntuarios	Libros y cuadernos	Material para la industria
Papel y productos relacionados	Ornamental	Material de construcción
Artículos caseros	Material para la industria	Vinos y licores
Telas y relacionados	Muebles	Maquinaria para ferrocarril
Agricultura	Instrumentos para la medicina	Alimentos
Instrumentos para la medicina	Material de construcción	Instrumentos para la medicina
Vinos y licores	Accesorios para vinos y licores	Muebles
Maquinaria para el ferrocarril	Ferretería	Juguetes
Armas	Juguetes	Instrumentos musicales
Artículos de Oficina	Instrumentos musicales	Otros artículos

Fuente: Elaboración propia con información de: Pérez, “Puerto”, 2014, pp. 96-100.

## SUELO URBANO E INFRAESTRUCTURA

De acuerdo con Mario Trujillo Bolio, en los puertos atlánticos mexicanos se llevaron a cabo adaptaciones durante el siglo XIX. Algunas fueron la construcción de muelles (madera, fierro o ambos), la de diques, dársenas y refugios, pero las más importantes fueron “la construcción de muelles de concreto, tinglados, grúas mecánicas; instalaciones férreas para agilizar la carga y descarga de mercancías y también sitios para el albergue de pasajeros y secciones de sanidad, aduana y administración portuaria”.<sup>68</sup> A estas instalaciones se les deben agregar las bodegas de almacenamiento de mercancías.

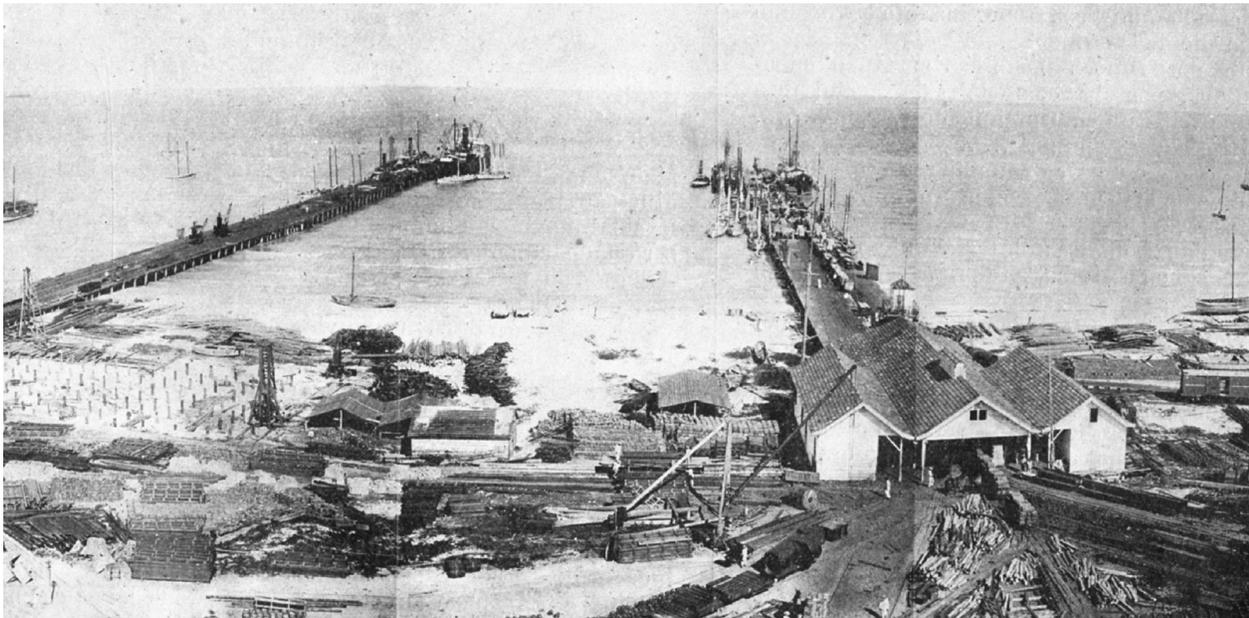
En el caso de Progreso, aunque efectivamente implementaron en distintos momentos y reestructuraron el área circundante a la aduana, desde el momento en que se planeó fundar la ciudad ya se había designado el área en donde se debía instalar

la infraestructura portuaria. Cuando la actividad en el puerto se incrementó, la instalación de estas infraestructuras fue en aumento, puesto que la logística era un factor determinante en él. En la imagen 1 se aprecia la confluencia de algunas: los muelles, las grúas, así como las vías móviles y espacios de acopio.

En Progreso se gestionó la entrada de productos con los que se abasteció la región, pero sobre todo la salida de la fibra de henequén proveniente de distintos puntos del estado, cuya movilización se realizó gracias a las vías férreas que conectaban el puerto con la capital y las extensas áreas de cultivo.<sup>69</sup> El traslado de la fibra también involucró la mano de obra de peones y mecanismos alternativos como carretas, tranvías y una extensa red de rieles móviles Decauville.<sup>70</sup> A continuación, se muestran algunos de los elementos de infraestructura que estuvieron vinculados con las actividades logísticas.

### Imagen 1

Infraestructura portuaria en Progreso a inicios del siglo XX



Fuente: “Puertos Mexicanos. Bahía y muelle de Progreso”, *El Mundo Ilustrado*, 11 de enero de 1903, s/p.

<sup>68</sup> Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 18.

<sup>69</sup> Wells, “All”, 1992, p. 178.

<sup>70</sup> Se ha mostrado en un apartado anterior que la cantidad de cargadores registrados en el puerto para 1895 era de más de 400, quienes muy posiblemente trabajaban en los muelles y bodegas del puerto. De acuerdo con información que Wells retoma de John Coatsworth, para 1910 un tercio de los casi ocho mil kilómetros de líneas interurbanas y alimentadoras de México estaban ubicadas en Yucatán. Coatsworth, *Growth*, 1981, pp. 40-41, cit. en Wells, “All”, 1992, p. 179.

## Los muelles

Dentro de la infraestructura portuaria, uno de los elementos principales son los muelles, pues en éstos se realiza el atracado de los barcos y la carga y descarga de los bienes que se transportan. En Progreso, desde una época muy temprana se mostró interés por su construcción. Una primera referencia la encontramos en el privilegio concedido a Edwin Robinson para construir un ferrocarril, debido a que una de las obligaciones que contraían al recibirlo era edificar un muelle que tuviera la misma longitud que el de Sisal, y que debía terminarse antes de que se hiciera el traspaso de la aduana; además, después de tres años de que se concluyera la obra del ferrocarril, se comprometían a “prolongar el muelle que se construye hasta encontrar la profundidad de doce pies ó aproximarlo lo más que sea posible á esta profundidad [...] y la concluirán dentro de un año”.<sup>71</sup> Anteriormente se ha señalado que este proyecto se vio truncado por el fallecimiento de Robinson, por lo que el poblado siguió sin contar con un muelle hasta la década de 1870.

Apenas se dio la aprobación para el traslado de la aduana, comenzaron las gestiones para construir el Muelle Fiscal (A), aunque con el tiempo y debido al copioso comercio marítimo se fueron sumando otros; para 1885 existían dos.<sup>72</sup>

Desde el momento en que se concedió el traslado de la aduana, la construcción de un muelle se convirtió en una preocupación no sólo para el gobierno, sino para quienes tenían intereses económicos en el puerto, como se puede ver en un documento enviado al gobierno por la Diputación del Comercio de Yucatán en junio de 1870, donde

proponían encargarse de su construcción, lo que tendría como beneficio el ahorro de tiempo, y para lo que se sujetarían a los planos ya realizados.<sup>73</sup>

A cambio, la diputación tendría derecho a cobrar un 25% menos de la asignación que tenía el de Sisal. Además, el Supremo Gobierno podría comprarlo en caso de que así lo deseara por el costo de su valor o, en su defecto, podría hacerlo la empresa a la que se le concediese la construcción de un ferrocarril entre Mérida y Progreso.<sup>74</sup> Al final, la obra se contrató con un ingeniero americano de nombre Roberth Sthbens por 40 000 pesos,<sup>75</sup> y tanto éstos como los trabajos de construcción de la aduana comenzaron casi enseguida, lo que permitió que el 1 de julio de 1871 el puerto se abriera oficialmente al comercio de altura.<sup>76</sup>

Este muelle se mantuvo operando de manera individual por diez años, deteriorándose con el paso del tiempo por falta de mantenimiento o por la naturaleza perecedera de sus materiales, lo que aunado al aumento de las exportaciones de henequén ocasionó que hubiera la necesidad de construir otros atracaderos.<sup>77</sup>

De acuerdo con Ancona, a principios de la década de 1880 Rotger y compañía establecieron sus instalaciones comerciales en Progreso, y para dar servicio a las embarcaciones con las que tenían convenios también construyeron, en 1881, un muelle de 200 metros de largo (B), ubicado a la derecha del muelle fiscal; además levantaron sus bodegas frente a la costa, las cuales concluyeron en 1882, el muelle y las bodegas se conectaron por medio de una serie de vías Decauville movibles.<sup>78</sup> Para 1926, éste ya había sido completamente desmontado.

El tercer atracadero que se construyó fue el Otero (C), ubicado al poniente del muelle fiscal,

<sup>71</sup> Ancona, *Colección*, 1884, p. 10.

<sup>72</sup> Baqueiro, *Homenaje*, 1899, p. 218.

<sup>73</sup> BVY, fondo reservado, impresos, XIII-1868-018, 1870, fs. 1-2.

<sup>74</sup> En el decreto del 14 de octubre de 1870 se aprobó la propuesta de la Diputación Comercial, aunque no la llevaron a cabo. BVY, fondo reservado, impresos, XIII-1868-018, 1870, fs. 1-2. El plano del muelle proyectado por Olegario Molina se puede consultar en MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.v1.0052, 1870.

<sup>75</sup> Baqueiro, *Homenaje*, 1899, pp. 27 y 141-142.

<sup>76</sup> Suárez, *Evolución*, t. II, 1977, p. 199.

<sup>77</sup> Suárez, *Evolución*, t. II, 1977, p. 206.

<sup>78</sup> Suárez, *Evolución*, t. II, 1977, p. 206; Ancona, *Configuración*, 2017, p. 151.

de éste se sabe que era propiedad de la Agencia Comercial, que hasta 1906 perteneció a Eusebio Escalante e hijo cuando fue vendida a Ferrocarriles Unidos de Yucatán.<sup>79</sup>

Por su parte Francisco Cantón, después de obtener la autorización para construir un ramal de su ferrocarril que conectara Conkal con Progreso, solicitó una autorización para edificar un muelle (D), con el que pretendía “dar salida a la carga de su ferrocarril [...]. Para la construcción de este [...] y para darle más movimiento, Cantón con el norteamericano James E. Ward, principal accionista de la New York & Cuba Mail S.S. Company, conocida generalmente como Ward Line”.<sup>80</sup> En 1902, Cantón vendió su línea ferroviaria a la recién fundada empresa FUY. Un año más tarde su muelle, ubicado entre el fiscal y el Otero, fue enajenado a la misma compañía por medio millón de pesos.<sup>81</sup>

A finales del siglo XIX, se promovió la reconstrucción del muelle fiscal. Los trabajos se encargaron a la Compañía Constructora del Muelle Fiscal de Progreso. En el contrato establecido con el Gobierno la empresa se comprometía a ampliarlo con materiales de hierro.<sup>82</sup>

Finalmente, en 1897, J. G. Escalante obtuvo una concesión para construir un nuevo muelle (E), el cual parece que se concluyó un años después, tal y como se puede observar en el mapa 9. Como se verá más adelante, este plano a diferencia de otros publicados en años anteriores no representa la ubicación de las bodegas. En su parte posterior incluye un listado de edificios públicos, así como los nombres de

los muelles, pero el único que se nombra en el plano es en el que se lee “Muelle José Gabriel Escalante”, punto que evidentemente se quiere destacar. Valga la pena mencionar que en 1897 se había publicado un plano en donde se destacaban las bodegas y propiedades de ese mismo empresario, por lo que es posible que quisiera consignar este nuevo servicio que ofrecía su casa comercial

En 1899 se fundó la Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio, cuyo propósito era construir otro ferrocarril entre Mérida y Progreso, así como comprar muelles y almacenes en ambas ciudades; por lo que parece que uno de sus primeros movimientos fue adquirir la concesión de Escalante.<sup>83</sup> Esta empresa fue una de las que se fusionaron para formar FUY, por lo que seguramente este muelle también se convirtió en propiedad del consorcio ferrocarrilero.<sup>84</sup>

De los planos que se conservan, donde se muestra la infraestructura portuaria de Progreso, sólo en los planos de 1898 y de 1906 se puede observar la existencia de los cinco muelles que llegaron a funcionar al mismo tiempo; en el primero (véase mapa 9), todos aún conservan sus nombres originales, mientras que en el de 1906 (véase mapa 10), se observa que el de Escalante, traspasado a la Compañía del Ferrocarril, Muelle y Almacenes del Comercio y después a FUY, ya ha cambiado su nombre a muelle “Porfirio Díaz”, como se le bautizó al inaugurarse; mientras que el “Cantón”, vendido a FUY en 1903, había sido renombrado como “Número 5”.<sup>85</sup>

<sup>79</sup> De acuerdo con Wells y Joseph, esta empresa fue adquirida por FUY en 1906, por medio de un movimiento realizado por Nicolás Escalante, hijo de Eusebio Escalante, director de la compañía ferroviaria en ese momento, y que la compra se hizo a espaldas de los accionistas y a sobreprecio. Wells y Joseph, *Verano*, 2011, p. 192.

<sup>80</sup> Suárez, *Evolución*, tomo II, 1977, p. 206; el contrato firmado con la Secretaría de Fomento se puede consultar en AGEY, AHMFY, FUY, Antecedentes, Historia, c. 1, exp. 5.

<sup>81</sup> Suárez, *Evolución*, t. II, 1977, p. 206.

<sup>82</sup> Baqueiro, *Homenaje*, 1899, p. 27.

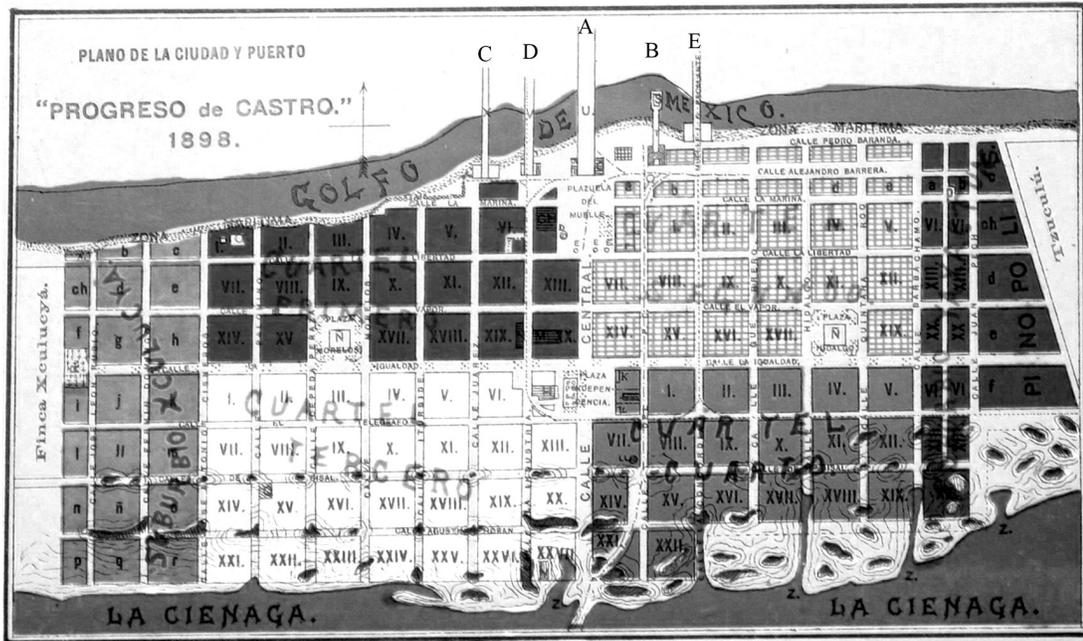
<sup>83</sup> Wells y Joseph, *Verano*, 2011, pp. 189-190.

<sup>84</sup> Las empresas que conformaron FUY fueron las siguientes: del Ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal; el Ferrocarril de Mérida a Valladolid y Espita; el Ferrocarril de Mérida a Campeche y Muna, la Empresa del Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio de Progreso y la Compañía Constructora del Muelle Fiscal. En sus estatutos de 1904 se indicaba que el objetivo de la compañía “era el dominio y explotación de los bienes de cualquier naturaleza pertenecientes a la empresa; así como la construcción de nuevas vías y ramales, almacenes y otras propiedades relacionadas con ferrocarriles y muelles”. Reyes, *Ferrocarril*, 2021, pp. 185-186.

<sup>85</sup> Como ya se ha señalado, este muelle había pertenecido a la compañía del Ferrocarril de Mérida a Valladolid; esta había pasado en 1902 al consorcio que formó Ferrocarriles Unidos de Yucatán, lo cual puede ser la causa para el cambio de nomenclatura. Suárez, *Evolución*, t. II, 1977, pp. 206-207.

Mapa 9

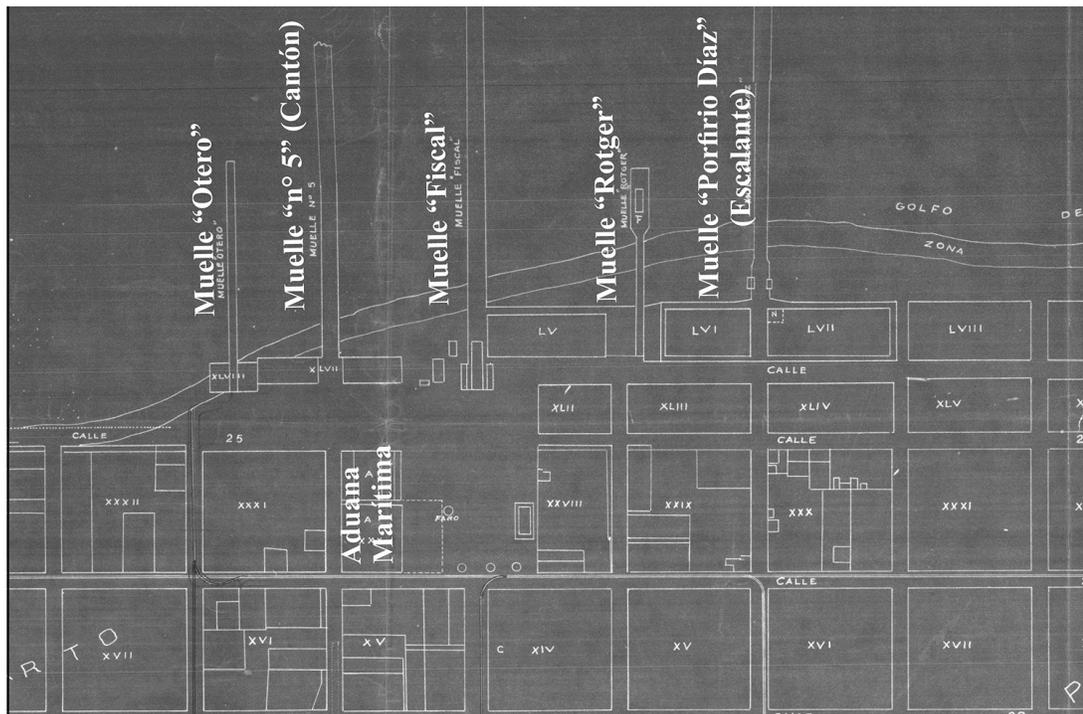
Plano de la ciudad y puerto de Progreso, 1898



Fuente: Baqueiro, *Homenaje*, 1899, p. 107.

Mapa 10

Muelles en Progreso en 1906



Fuente: MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 8, CGF.YUC.M25.V8.2003, 1906 (recorte e intervención propios).

El establecimiento de cinco muelles parecería excesivo, pero se debe considerar que no se construyeron en los mismos periodos de tiempo, y aunque en su mayoría fueron proyectos de los empresarios de las casas comerciales, sirvieron para satisfacer la creciente demanda creada por el arribo de numerosas embarcaciones. Así lo señala Suárez:

El movimiento de vapores era tan intenso que en ocasiones todos los muelles estaban ocupados y algunos barcos tenían que quedarse fondeados frente al puerto para esperar su turno de atracar al muelle que le correspondiera, o bien, desde su fondeadero, como hacían los barcos de mayor calado alijar su carga, con el recargo natural en el costo del manejo de ésta.<sup>86</sup>

Los muelles fueron fundamentales para las labores de carga y descarga, además de que permitieron aumentar el volumen de embarcaciones que podían ser atendidas en el puerto. Las casas comerciales procuraron tener alguno sobre su dominio, pues era un beneficio que podían ofrecer a sus comisionistas.

### *Ferrocarriles, tranvías y vías móviles*

En 1881 se inauguró la vía del Ferrocarril de Mérida a Progreso para dar servicio en el puerto. La compañía construyó su estación en las inmediaciones de la plazuela de la aduana, terrenos que posiblemente se habían reservado para este efecto desde 1862. Años más tarde, la compañía de Mérida a Valladolid concretó su ramal, y su estación se ubicó a media cuadra de la Plaza de la Independencia (véase mapa 11, página 63). Es muy probable que, al igual que en Mérida, a las empresas ferroviarias se les diesen muchas atribuciones para el uso del sistema viario de la ciudad, y facilidades para adquirir los terrenos para colocar sus estaciones.<sup>87</sup>

Las vías provenientes de Mérida se internaban en Progreso, afectando la cotidianidad de sus pobladores, e incluso causando estragos a su paso,

al grado que los vecinos del puerto acudieron al ayuntamiento con sus quejas: “la trepidación producida por el paso de las máquinas conmueve en sus cimientos á los edificios; el humo que se escapa por las chimeneas, ennegrece las fachadas de los predios, conspirando así contra el ornato público”.<sup>88</sup> Otro problema fue que las chispas que se desprendían de la locomotora amenazaban ser un foco de incendios, debido a que muchas casas estaban hechas de materiales como huano y madera.<sup>89</sup> En el mapa 11 se observa el recorrido que hacían las vías de ambas empresas en las calles de la población rumbo a sus respectivas estaciones.

Además de los ferrocarriles, Progreso también contó con una serie de vías móviles que eran utilizadas por las casas de comercio establecidas en el puerto para mover sus mercancías hacia y desde los barcos que atracaban en los muelles.<sup>90</sup> Estas fueron instaladas por las propias compañías comerciales que buscaban conectar sus bodegas con los lugares de embarque. Estas vías jugaron un papel muy importante, pues permitieron movilizar de manera ágil las mercancías entre las bodegas y los muelles, con apoyo de grúas, y la mano de obra de los cargadores. Estas vías se pueden apreciar en los planos, pero son las fotografías las que resultan más reveladoras, ya que dan sentido a la importancia que tuvieron en las actividades cotidianas, como se aprecia en las imágenes 2 y 3.

En la imagen 2 se aprecia la intensa actividad del puerto. Podemos ver a los trabajadores en el proceso de carga de henequén y sacos con otros productos, apoyándose en las grúas, así como en las plataformas movidas por mulas o burros sobre las vías móviles, de las cuales se alcanzan a apreciar al menos tres juegos de rieles. En la imagen 3, de forma más nítida, se visualizan los juegos de rieles móviles mediante los cuales se manipulaban los bienes desde y hacia las bodegas de la aduana o las agencias comerciales.

Durante el periodo de estudio se encontraron varias solicitudes para construir tranvías en

<sup>86</sup> Suárez, *Evolución*, t. 2, 1977, p. 203.

<sup>87</sup> Ejemplo de esto lo encontramos en un decreto expedido en 1871, en donde se otorgaban estos beneficios a cualquier empresa que lograra la comunicación férrea con la costa. Véase: Reyes, *Ferrocarril*, 2021, pp. 215-216.

<sup>88</sup> “Exposiciones”, *La Revista de Mérida*, 15 de marzo de 1882, p. 3, cit. en Reyes, *Ferrocarril*, 2021, p. 2021.

<sup>89</sup> Reyes, *Ferrocarril*, 2021, p. 220. De hecho, Trujillo Bolio da cuenta de varios incendios que se registraron en las bodegas de las casas comerciales, aunque no se sabe si alguno estuvo vinculado con las mencionadas chispas. Trujillo, *Golfo*, 2005, p. 111.

<sup>90</sup> AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Gobernación, c. 55, exp. 27, vol. 5, 1889, fs. 1-6.

Imagen 2

Exportación del henequén



Fuente: México en Fotos, clave: MX15957764669731.

Imagen 3

Embarque de henequén en Progreso



Fuente: México en Fotos, clave: MX14354276194405.

Tabla 4

## Concesiones solicitadas para la construcción de tranvías en Progreso

Fecha	Concesionario	Concesión
23/01/1886	José María Castro Lara	Derecho de construir y explotar un tranvía en el puerto de Progreso (caduca en 30 de junio de 1886).*
24/07/1889	Albino Manzanilla	Establecer tranvías en el puerto de Progreso (caduca en 30 de junio de 1886).
22/08/1889	Agencia Comercial, Daniel P. Mena, R. Sandoval, Echánove hermanos, Marín, Nicoli y cía.	Continuar usando las vías férreas portátiles que tienen establecidas en Progreso para el transporte de sus mercancías.**
3/09/1889	Compañía del Ferrocarril "Rendón Peniche" y del "Ferrocarril de Mérida a Sotuta".	Construir un tranvía de tracción animal para transporte de pasajeros y mercancías (caduca en 30 de junio de 1886).
1/10/1889	Antonio Espinosa	Autorizan la construcción de cuatro tranvías atravesando la ciudad de Progreso (caduca en 30 de junio de 1886).***
23/12/1889	José Vales Castillo	Construcción de un tranvía de tracción animal (caduca en 30 de junio de 1886).
30/05/1900	Serapio Rendón	Construir una o más líneas o circuitos de tranvías en Progreso. Prórroga el 30 de diciembre para entregar los primeros dos km.

\*Concesión reformada en julio de 1889.

\*\*Hace referencia a un acuerdo aprobado por el Ayuntamiento de Progreso el 27 de diciembre de 1888.

\*\*\*Referencia a concesión del Ayuntamiento de Progreso de 28 de diciembre de 1888.

Fuente: elaboración propia a partir de AGEY f. Congreso del estado 1833-1946, s. Dictámenes. sección Comisión de Gobernación e Industria Unidas, c. 92, exp. 3 vol. 2, 1886, fs. 1-8; s. Dictámenes, sección Comisión de Gobernación y Hacienda, c. 91, exp. 7, vol. 1, 1889, fs. 1-5; sección, Comisiones Unidas de Gobernación y Hacienda, c. 91, exp. 14, vol. 1, 1889, fs. 1-6; Ancona, *Colección*, t. VIII, 1889, pp. 234-236, 242-244, 265-266, 307-308, 454; Cisneros, *Colección*, t. iv, 1897, pp. 128-130; Ponce, *Colección*, t. 3, 1903, pp. 326-332 y 519.

distintas temporalidades; algunas pudieron ser vías movibles para conectar bodegas con los muelles.<sup>91</sup> En el caso de los tranvías, aunque es posible que se hayan enfocado un poco más en el transporte de pasajeros, seguramente también se utilizaron para transportar mercancías hacia los comercios de la ciudad (véase tabla 4).

Aunque pareciera que ninguno de estos proyectos se llevó a cabo, con excepción del permiso que se dio a compañías de usar vías movibles, en los planos y fotos que se conservan de la época se observa la existencia de los tranvías de pasajeros y carga fuera del área de muelles y bodegas. Puede ser que alguna de las concesiones se haya completado, y por otra causa se declarara la caducidad. Desafortunadamente, después de 1857, el siguiente plano que se conserva data de 1892, en donde no aparecen representadas las vías ni en los siguientes de 1895, 1897 hasta 1926.

También se tienen registros de que la concesión otorgada a Serapio Rendón en 1900 fue traspasada en 1903 a Ferrocarriles Unidos de

Yucatán.<sup>92</sup> De ese año en adelante sólo aparece otra concesión y autorización a Molina y Cía. en 1905 para conectar sus bodegas con los muelles y entre ellas. De hecho, parece que un plano que se conserva en la Mapoteca Orozco y Berra corresponde a esta solicitud, aunque desafortunadamente no se aprecia con claridad.<sup>93</sup>

### Almacenes y bodegas

De acuerdo con Molina Suárez, apenas habían transcurrido seis años de que se inauguró el puerto cuando ya estaban en funcionamiento en Progreso un buen número de casas comisionistas, algunas de las cuales habían operado con anterioridad en Sisal, entre las que destacaban las de Alberto Morales Lanzós, Braulio G. Cantón, Geo. Llanes y Cía y Tenorio Hermanos. Casi veinticinco años después, el panorama era muy distinto, pues las principales casas comisionistas ahora eran las de la Agencia Comercial, la Agencia Mercantil y Marítima, J.

<sup>91</sup> Un ejemplo es un plano de 1906, donde se muestra una propuesta de un tranvía —¿vías movibles?— para enlazar las bodegas de Avelino Montes con los muelles y entre éstas. MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 8, CGFYUC.M25.V8.1984.

<sup>92</sup> AGEY, Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Gobernación, c. 57, exp. 41, vol. 7, 1903, fs. 1-3.

<sup>93</sup> AGEY, Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Industria, c. 77, exp. 6, vol. 3, 1905, fs. 1-6.

F. Capetillo y Cía.; Menalio Marín Conrdoví y el departamento de Consignaciones del Ferrocarril de Mérida a Valladolid.<sup>94</sup>

Se ha mencionado que los propietarios de Rotger y Cía habían construidos sus bodegas frente a la costa, cerca de su muelle, contar con estos espacios era indispensable para las empresas que se dedicaban al movimiento de mercancías.

De acuerdo con la información contenida en un plano de 1895, en ese entonces tenían almacenes

en el puerto la Agencia Comercial, que además contaba con el mayor número de éstos; Rivas Hermanos, Arturo Echánove, la Agencia Mercantil, Barrera y Sandoval, J. F. Capetillo y Cía., y Acevedo e Hijo; dos años más tarde se sumó José Gabriel Escalante, quien adquirió algunas propiedades que habían pertenecido a la Agencia Comercial y otras en distintas zonas de la ciudad; entre ellas un amplio terreno al oriente del poblado al que se le conocía comúnmente como Pinópolis.

Mapa 11

Distribución de la infraestructura Portuaria en Progreso a finales del siglo XIX



Fuente: Elaboración propia con base en MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V1.004, 1895; MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 1, COYB.YUC.M48.V1.0042, 1897; MOYB, s. Yucatán, exp. Yucatán 8, CGFYUC.M25.V8.2003, 1906.

<sup>94</sup> Suárez, *Evolución*, 1977, p. 200.

En el mapa 11 se aprecia la distribución de bodegas y sus propietarios en 1895 y 1897, y como se puede ver se dio una interesante redistribución en la posesión de algunas de ellas, así como un aumento en las propiedades de las agencias comerciales. También se incluye la ubicación de las estaciones ferroviarias, así como de las calles por donde pasaban sus vías y las de los tranvías.

La propia aduana no se daba abasto en sus operaciones, puesto que entre 1902 y 1903 realizaron trámites para que se les cediera el terreno de la Plazuela del muelle.<sup>95</sup> También se llevaron a cabo otras transformaciones, en el mapa 11 se puede apreciar que para 1906 las bodegas que estaban cerca de los muelles se habían ampliado. Éstas formaban un nuevo grupo de manzanas que se sumaban a las que ya se le habían ganado a la playa, de acuerdo con el trazado de 1857.

Los procesos de instalación, ampliación y desinstalación de distintas infraestructuras condicionaron la organización del espacio urbano en Progreso al destinar las manzanas cercanas a la plaza y a la costa para la construcción de oficinas, bodegas y almacenes, formando una marcada zona especializada en la logística, así como por la irrupción de los distintos tipos de rieles, en el sistema viario de la ciudad. Pero no sólo el entorno físico fue afectado por estos cambios, también la población cuyos trabajos se vincularon con la actividad portuaria se vio beneficiada por el aumento de las actividades o perjudicada por su decrecimiento o por la incorporación de tecnologías que reducían la necesidad de mano de obra.

#### A MODO DE CONCLUSIÓN: LOS EFECTOS DE LA INFRAESTRUCTURA EN EL DESARROLLO DE PROGRESO

El surgimiento de Progreso y su consolidación como puerto principal de Mérida estuvo vinculado a dos aspectos principales: la traslación de la aduana y la concreción de la comunicación ferroviaria que se llevó a través de dos vías. Este caso de una población que se fundó con una finalidad en particular resulta interesante, pues nos muestra cómo se

desarrolló un proyecto urbano, con un propósito específico: el movimiento de mercancías.

La aduana y la comunicación férrea fueron el primer paso que contribuyó a consolidar la instalación de una serie de infraestructuras que sirvieron para crear un espacio portuario, donde la logística fue un factor determinante. El impulso que tuvo Progreso a partir de este flujo constante de mercancías contribuyó al rápido crecimiento de la población y de las actividades económicas que en él se desarrollaron. Además, permitieron la inserción del puerto dentro del mercado mundial debido a las exportaciones de fibra de henequén dentro de la cadena de abastecimiento de este producto, que desde Yucatán se exportó a diversas partes del mundo, así como en su papel de receptor de mercancías que provenían de una multiplicidad de lugares.

Otro aspecto son las transformaciones que se dieron en la morfología del puerto debido a los espacios que se consignaron para la infraestructura vinculada con el movimiento de bienes, pues cada vez se destinaron más, en particular cercanos a la costa para la construcción de muelles, la instalación de rieles móviles tiradas por mulas, la construcción de bodegas de almacenamiento y las oficinas de las distintas agencias comerciales que surgieron y desaparecieron a lo largo del periodo de estudio, hasta su evidente decrecimiento en la primera década del siglo xx.

No se debe olvidar la importancia que tuvo la conexión de una multiplicidad de formas de transportar las mercancías que convergieron en el puerto: la mano de obra de los peones de las haciendas, así como la extensa red de rieles móviles tiradas por sangre (“mulitas”) que se instalaron en el estado, la red ferroviaria que convergía en Mérida pero que tenía también accesos directos a Progreso, sin dejar de lado el transporte por medio de carretas, ya en el puerto nuevamente una serie de vías móviles y tranvías. En los años posteriores se sumaron los camiones de motor, además de que un ejército de cargadores ayudaba a mover las mercancías desde los medios de transporte en que arribaban —inclúyanse aquí las barcas que realizaban operaciones de cabotaje—, las canoas que servían para

<sup>95</sup> Aunque varios visitantes extranjeros que dejaron testimonios se quejan del lento servicio proporcionado por esta oficina. AGEY, f. Congreso del Estado 1833-1946, s. Dictámenes, sección Comisión de Gobernación, c. 57, exp. 44, vol. 7, 1902-1903, fs. 1-6.

cargar las embarcaciones que no podían atracar en los muelles, y estas últimas en las que se realizaba el comercio de altura.

Los cambios que se dieron a lo largo de la última década del siglo XIX y la primera del siglo XX nos muestran cómo Progreso adaptó su espacio urbano para que estas tareas se hicieran de manera más ágil y eficiente; sin duda, gran parte de las actividades que ahí se desarrollaron entra en lo que hoy podemos denominar logística, quizás en su forma más incipiente, tal como lo muestra Guajardo Soto para los casos de México y Chile, en relación con el transporte ferroviario.<sup>96</sup>

Este trabajo es un aporte en cuanto a la búsqueda de comprender distintos fenómenos urbanos, en este caso en particular vinculados con la infraestructura establecida en el puerto que jugó un papel fundamental en las aspiraciones de quienes concibieron el proyecto de Progreso, de quienes lo apoyaron y se vieron beneficiados de él.

## FUENTES

### Documentales

Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY)

- Fondo Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles Yucatecos
- Fondo Congreso del Estado de Yucatán
- Fondo Poder Ejecutivo

Biblioteca Virtual de Yucatán (BVY)

- Fondo reservado

Family Search

- México

Mapoteca Orozco y Berra (MOYB)

- Serie Yucatán.

### Hemerográficas

*Boletín de Estadística*, Mérida, Yucatán, 1894-1896.

## Bibliográficas

Álvarez Aguilar, Luis Fernando, *Confrontaciones entre grupos políticos y económicos dominantes en Yucatán; de Sisal a Progreso, 1840-1881*, Tesis de Doctorado en Historia, Mérida: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2017.

Ancona, Eligio, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán desde 3 de octubre de 1858 hasta 17 de julio de 1862*, tomo segundo, Mérida: Imprenta de *El Eco del Comercio*, 1883.

\_\_\_\_\_, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán desde 23 de agosto de 1862 hasta 31 de diciembre de 1869*, tomo tercero, Mérida: Imprenta de *El Eco del Comercio*, 1884.

\_\_\_\_\_, *Colección de leyes, decretos, órdenes y demás disposiciones de tendencia general expedidas por el poder legislativo del estado de Yucatán desde 1° de enero de 1870 hasta 31 de diciembre de 1873*, tomo cuarto, Mérida: Imprenta de *El Eco del Comercio*, 1885.

\_\_\_\_\_, *Colección de leyes, decretos y órdenes. Octava Legislatura Constitucional*, tomo seis, Mérida: Tipografía de Gil Canto, 1887.

Ancona Ricalde, Elda María, *Conformación de la población en progreso, Yucatán: Familias, redes sociales y laborales de extranjeros residentes en el puerto, 1870-1910*, Tesis de doctorado en Historia, Mérida: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2017.

Arrigunaga Peón, Joaquín, *Documentos inéditos acerca de la fundación de Progreso*, Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 1964.

Aznar Mendoza, Enrique, "Historia de la industria henequenera desde 1919 hasta nuestros

<sup>96</sup> Guajardo apunta que el ferrocarril redefinió las cadenas globales "debido a que introdujo una nueva coordinación ajustada al ciclo de negocios, gracias a la telegrafía y posteriormente a los cables submarinos que permitieron establecer redes globales de comunicación, cambiando dramáticamente la estructura de los flujos de información entre 1851 y 1902. Se desarrolló una red de inteligencia de negocios con datos sobre cotizaciones de precios e información sobre el zarpado o la llegada de barcos [...] en sintonía con los transportes marítimos y terrestres, creando las bases de la planeación y monitoreo de los flujos de bienes e información para el proceso de negocios, que hoy en día ubica a la logística como el proceso central del movimiento de bienes". Guajardo, "Infraestructura", 2015, p. 12.

- días”, en: *Enciclopedia Yucatanense*, tomo III, México: Edición Oficial del Gobierno de Yucatán, 1977.
- Baqueiro, Serapio, *Homenaje al distinguido yucateco D. Juan Miguel Castro fundador de la ciudad “Puerto de Progreso” y benemérito del estado*, Mérida: Imprenta Gamboa Guzmán, 1899.
- Barceló Quintal, Raquel “Los ferrocarriles en Yucatán y el henequén en el siglo XIX. El camino hacia el progreso”, en: *Mirada Ferroviaria*, núm. 15, 2011, pp. 5-16.
- Cab Pérez, Fernando Jesús, *Campeche. De lo viejo a lo nuevo : proyectos económico-políticos y transformación del espacio urbano de un antiguo puerto (1870-1967)*, Tesis de doctorado, Guanajuato: Universidad de Guanajuato, 2023.
- Calderón Martínez, Danivia, *Oaxaca, la ciudad renovada: historia de los procesos de transformación y crecimiento urbano 1876-1950*, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2022.
- Capel, Horacio, *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- Carse, Ashley, “Keyword Infrastructure. How a Humble French Engineering Term Shaped the Modern World”, en: Atsuro Morita Penelope Harvey y Casper Jensen (eds.), *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, Londres: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017, pp. 27-39.
- Castro, Juan Miguel, *Suplemento al opúsculo publicado en marzo del presente año con el título de triunfo de la verdad en favor del Progreso*, Mérida: Imprenta de M. Guzmán, 1870.
- \_\_\_\_\_, *Documentos e informes relativos a la proyectada población del Progreso publicados en 1866 con autorización del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Fomento por su agente en esta ciudad*, Mérida: Imprenta El Iris, 1869.
- Cowen, Deborah, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence to Global Trade*, Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
- Departamento de la Estadística Nacional, *Censo general de habitantes. 30 de noviembre de 1921. Estado de Yucatán*, México: Talleres Gráficos de la Nación, 1928.
- Documentos relativos al proyecto de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*, Mérida: Imprenta de Rafael Pedrera, 1861.
- Favela Astorga, Pedro Pablo, *La puerta de los miles y el puerto de los millones. Crecimiento poblacional y desarrollo económico de la ciudad portuaria de Mazatlán de 1822 a 1870*, Tesis de doctorado, Zamora: El Colegio de Michoacán, 2020.
- Guajardo Soto, Guillermo, “¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto”, en: *ARQ*, núm. 114, 2023, pp. 4-12.
- \_\_\_\_\_, “La infraestructura y la logística en la historia económica: una contribución a partir de los casos de Chile y México, ca. 1850-1970”, en: *América Latina en la Historia Económica*, año 22, núm. 2, 2015, pp. 7-27, versión digital en: <<https://doi.org/10.18232/alhe.v22i2.584>> (consultado el 10 de enero de 2024).
- \_\_\_\_\_, “Orígenes ferroviarios y efectos urbanos de la logística de última milla en la Ciudad de México, ca. 1890-1950”, en: *TST. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, núm. 48, 2022, pp. 47-82, versión digital en: <<https://doi.org/10.24197/tst.Marzo.2022.47-82>> (consultado en 15 de diciembre de 2023).
- \_\_\_\_\_, “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca 1870-1960”, en: *Quaderns d’història de l’enginyeria*, vol. 19, 2021, pp. 1-3, versión digital <<https://bit.ly/3JFnSVN>>.
- Guajardo Soto, Guillermo, Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto, *Los ferrocarriles en la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe 1860-1870*, México: Secretaría de Cultura, Centro Nacional para la Conservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, 2018.
- Ibarra Deras, Mauricio, *Los efectos del ferrocarril en la ciudad de México del siglo XIX*, Tesis de doctorado, Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México, 2021.

- Informes y cálculos sobre los costos y utilidades del ferrocarril desde Mérida al Puerto del Progreso*, Mérida: Imprenta de Rafael Pedrera, 1864.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización. 1870-1829*, México: El Colegio de México, 2010.
- Macías Berriel, Guadalupe Gisela, *El espacio, la ciudad y el ferrocarril. Apizaco, Tlaxcala, la historia de una ciudad ferrocarrilera 1866-1970*, Tesis de maestría, México: Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, 2021.
- Martínez Delgado, Gerardo, *Cambio y proyecto urbano. Aguascalientes, 1880-1914*, Aguascalientes: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2017.
- \_\_\_\_\_, “La historiografía urbana en México, una larga historia y un balance de conjunto: de las viejas inquietudes a las nuevas incertidumbres y escenarios”, en: Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony (coords.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Guanajuato: Universidad de Guanajuato/ Editorial Pontificia Universidad Javeriana / Editorial FLACSO Ecuador, 2021, pp. 129-182.
- Martínez Delgado, Gerardo, y Mario Bassols Ricardez (coords.), *Ciudades poscoloniales en México. Transformaciones del espacio urbano*, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2014.
- Martínez Delgado, Gerardo, y Germán Rodrigo Mejía Pavony, “Introducción”, en: Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony (coords.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Guanajuato: Universidad de Guanajuato/ Editorial Pontificia Universidad Javeriana / Editorial FLACSO Ecuador, 2021, pp. 9-21.
- Martínez Díaz, Fausto José, *Movimiento obrero en Yucatán. El caso de los trabajadores portuarios de Progreso (1910-1929)*, Tesis de maestría, Mérida: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, 2010.
- Mendoza, Vandari, “En constante movimiento. Dos episodios sobre la circulación de saberes tecnológicos a través de la invención de las máquinas desfibradoras de henequén, siglo XIX”, en: *Tzintzun*, núm. 66, 2017, pp. 67-105.
- Ministerio de Fomento, *Censo general de la República Mexicana verificado el 20 de octubre de 1895. Censo del Estado de Yucatán*, México: Oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1897.
- Miranda Pacheco, Sergio, “La historia urbana en México. Crítica de una historiografía inexistente”, en: Esther Maya Pérez y Héctor Quiroz Rothe (copms.), *Urbanismo: temas y tendencias*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, pp. 349-361.
- Pérez Domínguez, Marisa, “Puerto Progreso y su actividad mercantil a fines del siglo XIX”, en Ivette García Sandoval, Marisa Pérez Domínguez y José Ronzon León (coords.), *Puertos y comercio en el Golfo de México (siglo XIX)*, Campeche: Gobierno del Estado, API Puertos de Campeche / Morbo Ediciones, 2014.
- Ponce y Font, Bernardo, *Colección de Leyes y demás disposiciones de interés general, expedidas por los Poderes Ejecutivo y Legislativo de Yucatán, de 1900 a 1901*, tomo 3, Mérida: Imprenta de la Lotería del Estado, 1903.
- Portas, Rafael de, *Sisal y el Progreso: defensa de los intereses generales de Yucatán y especialmente de los del Puerto de Sisal amenazados por la pretendida traslación de la aduana marítima de este Puerto al punto de la costa llamado Progreso*, Mérida: Imprenta de Manuel Aldana Rivas, 1869.
- Reyes Pavón, Leonor Eugenia, *Ferrocarril y ciudad: la transformación urbana en Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, Tesis de doctorado, Zamora: El Colegio de Michoacán, 2021.
- Ribera Carbó, Eulalia, *Herencia colonial y modernidad burguesa en un espacio urbano. El caso de Orizaba en el siglo XIX*, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2002.
- Sánchez-Hidalgo, Dora Cecilia, “Negociando el derrumbe de la muralla: el Ferrocarril Mexicano en la política urbanística del puerto de Veracruz, 1863-1885”, en: *Oficio. Revista de Historia e Interdisciplina*, núm. 11, 2020,

- pp. 11-31, versión digital en: <<https://doi.org/10.15174/orhi.v0i11.138>> (consultado el 24 de noviembre de 2023).
- Secretaría de Economía, *Estadísticas sociales del porfiriano 1877-1910*, México: Talleres Gráficos de la Nación, 1956.
- Secretaría de Fomento, Colonización e Industria, *Censo general de la República Mexicana verificado el 28 de octubre de 1900. Estado de Yucatán*, México: Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1905.
- Suárez Molina, Víctor Manuel, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo XIX*, tomo II, Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 1977.
- Tercer censo de población de los Estados Unidos Mexicanos 1910. Cuadros. Habitantes según la ocupación principal por entidades federativas. Estado de Yucatán*, versión digital en: <<https://bit.ly/3xWVBYm>> (consultado el 5 de enero de 2024).
- Trujillo Bolio, Mario, *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entronos geográficos, formación portuaria y configuración marítima*, México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social / Miguel Ángel Porrúa, 2005.
- Wells, Allen, "All in the Family: Railroads and Henequen Monoculture in Porfirian Yucatan", en: *The Hispanic American Historical Review*, vol. 72, núm. 2, 1992, pp. 159-209, versión digital en: <<https://bit.ly/3UkT4Pg>> (consultado el 29 de noviembre de 2023).
- Wells, Allen, y Gilbert M. Joseph, *Verano del descontento, épocas de trastorno. Élités políticas e insurgencia rural en Yucatán, 1876-1915*, Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán, 2011.