



**El ferrocarril y desafíos jurídicos en el sureste mexicano: Campeche y Yucatán**  
(The railway and legal challenges in southern Mexico: Campeche and Yucatán)

**Lukasz Czarnecki\***

**Resumen:**

En la segunda mitad del XIX, en la península yucateca de México, dentro de los estados de Campeche y Yucatán, se cruzaban las ferrovías llenas de vagones con pacas de la planta de henequén principalmente. ¿Cuál es la experiencia de asuntos jurídicos relacionados con la construcción del ferrocarril en el siglo XIX y siglos posteriores, sobre todo del proyecto del desarrollo actual? La pregunta contribuye al debate actual acerca del impacto del Tren Maya -en marcha desde finales del 2023- en la dimensión social, económica y jurídica del Sur de México.

**Palabras clave:**

Ferrocarril, Campeche, Yucatán, dimensión jurídica.

**Abstract:**

In the second half of the 19th century, in the Yucatecan peninsula of Mexico, within the states of Campeche and Yucatan, railroads full of wagons filled with bales of the henequen plant mainly crossed. What is the experience of legal issues related to railroad construction in the 19th century and later centuries, especially of the current development project? The question contributes to the current debate about the impact of the Mayan Train - underway since the end of 2023 - on the social, economic and legal dimension of Southern Mexico.

**Key words:**

Railway, Campeche, Yucatan, legal dimension.

---

El autor expresa su agradecimiento al Lic. Juan Juchin, el coordinador de la Casa de la Cultura Jurídica del Estado de Campeche. La colaboración con esta institución era clave para analizar expedientes jurídicos relacionados con el proceso de construcción del ferrocarril y problemas jurídicos en la segunda mitad del siglo XIX.

\* Lukasz Czarnecki, Universidad de la Comisión Nacional de la Educación, Cracovia/CONAHCYT México. Cel. +52 5512313528. Email: [lukasz.czarnecki@uken.krakow.pl](mailto:lukasz.czarnecki@uken.krakow.pl)?



## 1. INTRODUCCIÓN

La historia del ferrocarril del sur mexicano es particularmente interesante desde el punto de vista histórico y del impacto social. En la segunda mitad del XIX, en la península yucateca, dentro de los estados de Campeche y Yucatán reinaba la abundancia y riqueza. En este tiempo se construyó el primer ferrocarril. Se cruzaban las ferrovías llenas de vagones con pacas de henequén principalmente. La agroindustria del henequén atrajo el desarrollo en la región. ¿Cuál es la experiencia de asuntos jurídicos relacionados con la construcción del ferrocarril en el siglo XIX y siglos posteriores, tomando como punto de referencia la construcción del proyecto Tren Maya y otros en 2018? ¿Cuáles son las similitudes y diferencias entre la visión del desarrollo ferroviario del siglo XIX y actual?

Para conocer la dimensión de los problemas jurídico-sociales se realizó la investigación en el archivo Casa de la Cultura Jurídica del Estado de Campeche. También se llevó a cabo la investigación en el Archivo General del Estado de Yucatán en Mérida (AGEY). Finalmente, se realizó la comparación del marco jurídico del siglo XIX y XXI.

## 2. DESAFÍOS DE FERROCARRIL EN PASADO

No era hasta las últimas décadas del siglo XIX cuando ferrocarril atrajo el progreso y el desarrollo en la Península de Yucatán. En la carta a los representantes de Yucatán, en el soberano Congreso General de 1871 sobre el establecimiento de un ferrocarril entre Mérida y Progreso se expresó la idea de construir un ferrocarril:

Mi idea sobre el ferrocarril que una á Mérida con la costa no reconoce sin una base, ya sea que se dirija á Progreso, á Sisal, á Celestun ó á cualquier otro punto del litoral, buscando, como se busca, la menor distancia. (*Carta a los representantes de Yucatán en el soberano Congreso General de 1871 sobre establecimiento de un ferrocarril entre Mérida y Progreso*, 1871)

En ese periodo la construcción de trenes obedeció “al esfuerzo de empresarios y políticos locales”, por eso los proyectos estaban en marcha de Campeche a Hopelchén o de Mérida a Valladolid, con el objetivo de trasladar gran cantidad de “mercancías provenientes de las zonas hacendarias o selváticas hacia los puertos de exportación” (Cahuich Campos *et al.* 2020, p. 33).

Uno de los primeros ferrocarriles que se construyó conectaba Mérida con Progreso. La *Revista de Mérida* del año 1877 invita en su portada a participar en la lotería del ferrocarril de Mérida a Progreso, para promover el nuevo transporte: “Son 90 premios. Serán pagados los premios á presentaciones del billete, en esta Dirección general (...)”. Concluye la *Revista de Mérida* con fecha de 30 de diciembre de 1877: “Nuevas vías férreas se preparan; el gran proyecto del ferrocarril interoceánico vá á ser realizado”.

Las estaciones y ferrovías comenzaron a conectar más pueblos en los estados de Yucatán y Campeche. Se construyó el tren a Izamal, pasando por la estación de Cacalchén:

La estación de Cacalchén situada en el pueblo de este nombre, con 1,500 almas, en el kilómetro 41, fue abierta al servicio público en 26 de Febrero de 1888. Concurren á esta estación los pueblos siguientes: Bokobá situado á 4 kilómetros al Noreste de Cacalchén, con 700 almas, Hochtún de 2,925, Xocchel de 1,160, Tahmek de 2,571 y Hocabá de 3,000; estos cuatro en junto, con una población de 9,656 almas, por medio de un ferrocarril movido con fuerza de sangre de 914 milímetros de ancho, que parte de la estación de Cacalchén y se dirige al Sur hasta la villa de Hochtún á 13 kilómetros de aquella estación. (*Leyes de concesión*, 1892, pp. 87-88)

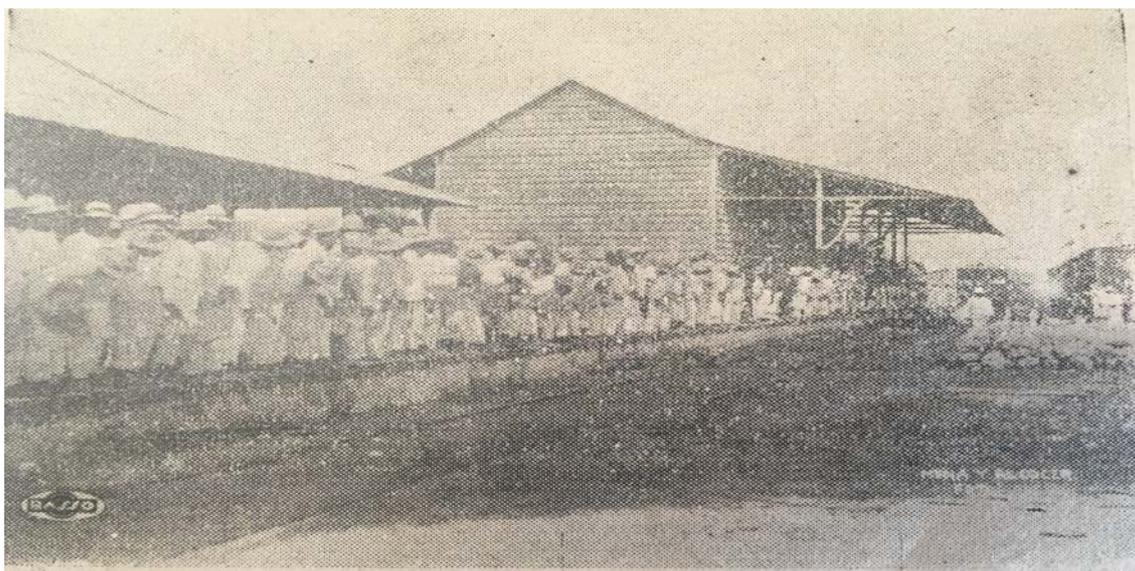
El número de pasajeros transportados entre Mérida e Izamal en los años de 1888 a 1890 fue de 293,852 (*Leyes de concesión*, 1892, p. 88). El movimiento de carga, medido en toneladas, era más grande de las estaciones hacia Mérida que de Mérida hacia las estaciones, en total en tres años fueron transportadas 22.7 toneladas de henequén principalmente de las estaciones de Izamal a Mérida (Tabla 1, Fotografía 1).

TABLA 1

Años	De las estaciones a Mérida, tonelada	De Mérida a las estaciones, tonelada	Total toneladas
1888	5.3	2.5	7.8
1889	8.3	3.4	11.7
1890	9	1.9	11
	22.7	7.9	30.6

Tabla 1. Movimiento de Carga del tren Mérida-Izamal, por Tixpeual, Tixkokob, Euan, Cacalchén y Tekanto, entre 1888 y 1890. Toneladas acumuladas por año. (Fuente: Elaboración propia con base en *Leyes de concesión*, 1892, pp. 87-88).

FOTOGRAFÍA 1

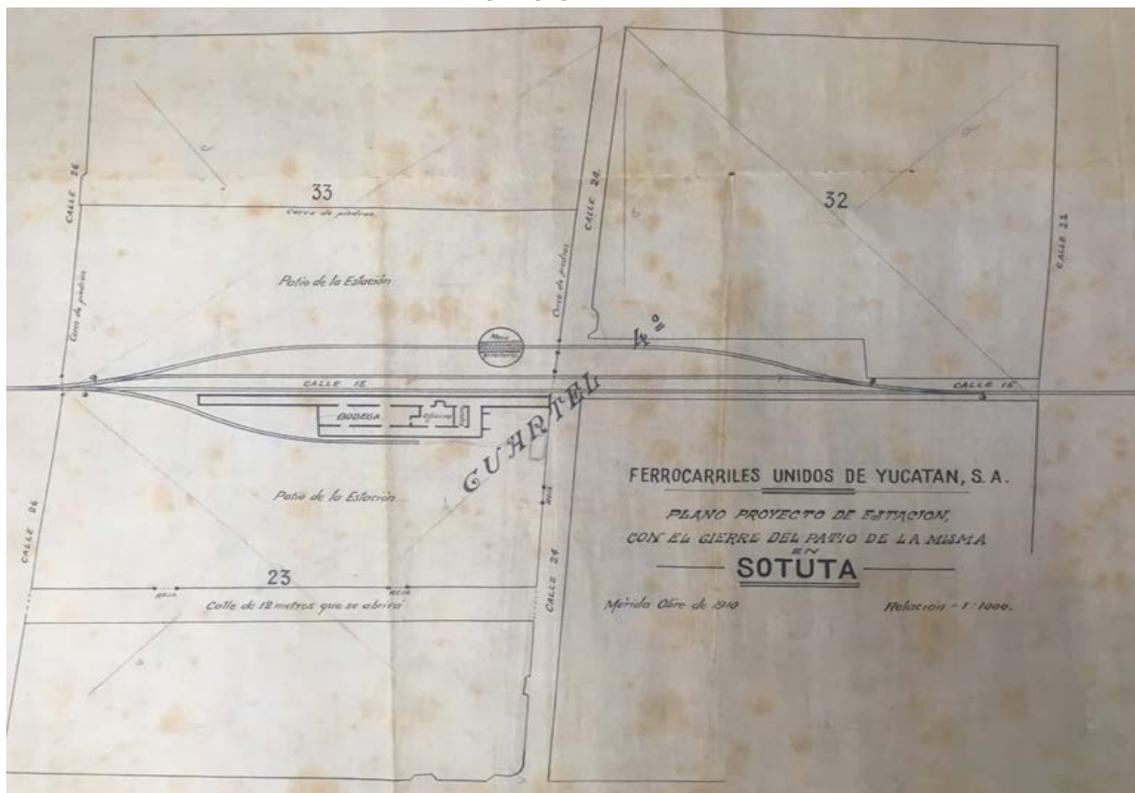


Fotografía 1. La inauguración de la estación ferrocarril de Izamal, Yucatán-México. (Fuente: De Irabien Rosado 1928, p. 17).

La riqueza en la zona henequenera se multiplicó. El día 1 de mayo de 1910 se firmó un contrato entre la Compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. representada por su director general don F.W. Blake y el Sr. Don Ramon Mon y Rodríguez “para la construcción de trece kilómetros de terracería en la prolongación del Ramal del ferrocarril de Huhí á Sotuta” (AGEY 1910).

El tren pasa por Huhí a Sotuta (Fotografía 2). Pacas de henequén salen de la región. Se respira la riqueza. La vida económica y política se desarrolla en torno del henequén.

## FOTOGRAFÍA 2



Fotografía 2. El plano del proyecto de estación en Sotuta, 1910.

(Fuente: AGEY, Plano proyecto de estación, con el cierre del patio de la misma en Sotuta, 1910, Mérida, FUY, S.A.)

Todavía a principios de los años ochenta la mayor fuente de trabajo en Huhí proviene del henequén: “dedicándose un gran porcentaje al trabajo de los planteles (80%) que consiste en la limpieza de los terrenos mediante el chapeo y posteriormente cuando las pencas de henequén son lo suficientemente grandes, son cortadas para su utilización industrial (...) una parte de los mismos se dedica a la agricultura (siembra de maíz, frijol, jícamas)” (Díaz Mendoza 1982, p. 38).

La transformación social y económica se relacionaba con apertura y auge de la producción del henequén y otros productos. El transporte por vías ferroviarias permitió el desarrollo significativo en la región. Como lo señala Sandra Kuntz, “al reducir radicalmente los costos de transporte y ofrecer un medio eficiente, seguro y regular en recorridos estables, los ferrocarriles contribuyeron a derribar una de las principales barreras que se alzaban a la comercialización de los productos agrícolas” (Kuntz 1999, p. 485). Pero, ¿cuáles eran los desafíos jurídico-sociales acerca de la construcción de trenes?

En la construcción de las vías ferroviarias de Campeche a Calkuini en 1883 hubo mucho trabajo, hasta trabajaron inmigrantes:

Comparezco y expongo que no se han suspendido los trabajos de este ferrocarril ni un solo día, hasta hoy, con ese motivo de (...) que se reciba las declaraciones del comisario municipal del pueblo de Pomuch, de los empleados de esta empresa, los cuadros de trabajadores de empleados de Pomuch y de una cuadrilla de morenos, jamaquinos, que se encuentran hace tiempo instalado en dicho pueblo, además el señor Rafael, inspector ha visitado los trabajos hasta hoy en esta localidad y practicada que sea la información, me mande devolver el original (...). (CCJC, expediente del no. 2927828)

Se abrió el dicho expediente para comparecer que efectivamente no hubo ni un día de retraso en la construcción de las villas ferroviarias de Campeche a Calkuini. No se discontinuaron los trabajos en las construcciones de tren, los trabajadores vinieron de Jamaica para llevar a cabo el proyecto de la construcción de la obra más importante entonces.

Para la construcción se expropia de un solar (CCJC, no. 2927922, Miguel Lanz sobre la expropiación de un solar). Se encuentra también un caso de los durmientes en las cuales trabajaron los niños. Se menciona que fueron organizados los actos de sabotaje; encontraron dos piedras grandes colocadas intencionalmente sobre los rieles del ferrocarril (CCJC, no. 2920935, 1898).

El diario *El Correo* informa en la primera página en la nota titulada “El alcalde municipal de Huhí gravemente herido. Su Estado es de Gravedad” del 7 de diciembre de 1921:

El señor Alcalde Rivas, ha declarado ante las autoridades Judiciales, lo siguiente: ‘Que el lunes último se encontraba en la Estación de Ferrocarril cuando llegaron las plataformas de la finca San Antonio trayendo varias pacas de henequén, y que después que descargaron, cuando se disponían a marcharse para citada finca (...) fue intimado por Bobadida para que se apeara de dicha plataforma (...)’. (*El Correo* 1921)

En conclusión, el desarrollo de ferrocarril de México en el siglo XIX respondió al desarrollo económico; en caso de Yucatán, la red ferroviaria facilitó el transporte de productos agrícolas, como por ejemplo henequén. México era el mayor productor mundial de esta planta. En este caso el gobierno y empresas extranjeras desempeñaron un papel importante en la expansión de la red ferroviaria. Se otorgaron concesiones a compañías extranjeras para construir y operar los ferrocarriles.

En el siglo XX el ferrocarril de México fue privatizado por ser una empresa estatal deficiente. El caso de la privatización de los ferrocarriles de México es el primer caso del abandono del Estado de la ayuda a la política nacional de comunicaciones e infraestructura ferroviaria. Ferrocarriles Nacionales de México, bajo premisas de la política neoliberal de Miguel de la Madrid y Carlos Salinas de Gortari en 1995 se comenzó con la aprobación de la legislación destinada a abrir el sector a la inversión privada y la competencia (Arcudia Hernández 2022). El gobierno descentralizó el sistema ferroviario dividiéndolo en

concesiones regionales separadas, que luego se privatizaron.<sup>1</sup> También se aplicaron medidas de desregulación para permitir una mayor competencia en el sector. En el sur por ejemplo la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán operó en los estados de Yucatán y Campeche desde 1902 hasta 1975. Luego de desaparición de henequén, desapareció igual la industria ferroviaria. El arribo de las políticas neoliberales consistía en la privatización masiva. El gobierno vendió activos de la empresa ferroviaria estatal y otorgó concesiones a empresas privadas para explotar y mantener determinadas líneas e infraestructuras ferroviarias. Estas concesiones implicaban contratos a largo plazo y compromisos de invertir en la mejora y modernización de la red ferroviaria. Pero la realidad fue otra. Las empresas privadas lo menos lo querían era invertir en la industria. Por un lado, la privatización de los ferrocarriles mexicanos atrajo una importante inversión extranjera, con empresas internacionales que adquirieron participaciones en líneas ferroviarias concesionadas y participaron en empresas conjuntas con socios mexicanos en el ámbito de transporte de mercancías, sobre todo derivados de petróleo. Los ferrocarriles transportaron el 12.8 % del total de carga movida en 2019 en comparación con transporte marítimo, aéreo, carretero (INEGI 2019). Los operadores privados realizaron inversiones limitadas en la modernización de la infraestructura ferroviaria, incluyendo vías, sistemas de señalización, material rodante y terminales. Estas inversiones se destinaron a mejorar la eficiencia, la seguridad y la capacidad de la red ferroviaria mexicana. Pero nunca estos cambios se dieron con la perspectiva de la inversión destinada a transportar de pasajeros. Aunque el gobierno estableció al principio un marco regulador para supervisar la industria ferroviaria privatizada y garantizar el cumplimiento de las normas de rendimiento, las normas de seguridad y los contratos, éstos no se cumplieron ya que el Estado se retiró con el tiempo y dejó la mano libre para industria privada.

### 3. FERROCARRIL DEL SIGLO XXI

El gobierno de la administración encabezada por Andrés Manuel López Obrador (AMLO, 2019–2024) implementó dos proyectos ferroviarios, a saber, el Tren Maya y el Tren Transoceánico en el marco del desarrollo económico del Sur del país, con una inversión estatal. Según el plan nacional del Desarrollo para 2019–2024:

1. El Tren Maya es el más importante proyecto de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo del presente sexenio. Tendrá un recorrido de mil 525 kilómetros, pasará por los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo e interconectará las principales ciudades y sitios turísticos de la Península de Yucatán. La mayor parte de su ruta pasará por derechos de vía ya existentes, como vías férreas, carreteras y tendidos eléctricos, tendrá 15 estaciones y requerirá de entre 120 mil y 150 mil millones de pesos que provendrán de fuentes públicas, privadas y sociales.

El Tren Maya es un proyecto orientado a incrementar la derrama económica del turismo en la Península de Yucatán, crear empleos, impulsar el desarrollo sostenible, proteger el medio ambiente de la zona desalentando actividades como la tala ilegal y el tráfico de especies y propiciar el ordenamiento territorial de la región. Se procurará integrar a la obra y a sus beneficios a los pobladores; se gestionarán los derechos de vía que aún no se tengan mediante acuerdos con los

---

<sup>1</sup> El caso del norte, véase: López Salazar 2021.

propietarios de los terrenos respectivos; se buscarán acuerdos benéficos en los casos en los que las vías de propiedad federal se encuentren invadidas y se pedirá la aprobación de las comunidades y pueblos originarios mediante consultas. (López Obrador 2017)

Para el gobierno el proyecto del Tren Maya, un ambicioso plan para construir un sistema ferroviario turístico que conecte destinos en la península de Yucatán, incluyendo Cancún, Tulum y Palenque – es una construcción que retoma la idea del desarrollo económico del siglo XIX, con la primera construcción del tren durante el tiempo del general Porfirio Díaz. Además, este proyecto ha generado debates sobre sus impactos ambientales y sociales, sobre todo impactos adversos para zonas de la protección natural (Carrillo 2022).

En lo referente al desarrollo del Tren Transoceánico:

2. Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Su objetivo es impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca, para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos; se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales y la red aeroportuaria y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos. A lo largo del recorrido entre ambos océanos se crearán zonas libres para atraer inversiones del sector privado, las cuales se dotarán de infraestructura y se garantizará el abasto de energía, agua, conectividad digital y otros insumos básicos para cubrir las necesidades de las empresas y de la población trabajadora.

En los 76 municipios oaxaqueños y veracruzanos involucrados en este programa se disminuirán el IVA y el ISR y se ofrecerá combustible a precios reducidos. Se construirá infraestructura urbana y se proveerá de servicios educativos y formación de capital humano, vivienda, movilidad e infraestructura para la investigación y el desarrollo tecnológico. En el curso de 2019 se invertirán ocho mil millones de pesos en el proyecto y se ha fijado como objetivo que, a partir de 2020, el Corredor pueda competir en costos y tiempos frente a otras opciones de transporte interoceánico. (López Obrador 2017)

El Tren Maya busca mejorar la conectividad en la región y fomentar “el turismo sostenible”. Sin embargo, no lo es en su aspecto general, ya que cruza la selva y destruye ecosistema único del Sureste mexicano: “(...) fragmenta todo un ecosistema, poniendo en riesgo a cientos de especies animales, algunos en peligro de extinción, como el Jaguar” (Varillas y Espino 2022).

El trayecto propuesto abarca alrededor de 1,500 kilómetros, conectando ciudades y sitios arqueológicos en los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Sin embargo, el propósito de turismo sostenible es un modo engañoso de reproducción del gran capital de la cadena de industria turística. Muchas veces se destruye la selva y los cenotes en la zona Maya.

Además de promover la movilidad en la región, se espera que el Tren Maya contribuya al desarrollo económico de las comunidades locales y al turismo sostenible. Se espera que la infraestructura fomente la visita a sitios arqueológicos y atractivos naturales en la zona. Lo que se busca el turismo masivo.

El proyecto ha generado debates y preocupaciones sobre su impacto ambiental y social (Rojas 2020). Se ha argumentado que la construcción del tren podría afectar áreas naturales, ecosistemas y comunidades indígenas. El gobierno ha expresado su compromiso de abordar estos problemas de manera responsable.

Se ha buscado la participación del sector privado en la financiación y construcción del proyecto. El Tren Maya se planea realizar en varias etapas, y su construcción se llevó a cabo a lo largo de varios años. El proyecto busca integrar a las comunidades locales en la planificación y ejecución, y se ha destacado la importancia de la transparencia en el proceso. Sin embargo, las comunidades consideran que el proyecto no sea beneficioso para ellos (Mendoza 2023).

En lo referente al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), se busca revitalizar la ruta ferroviaria creada en la administración de Porfirio Díaz en el siglo XIX. Con ello se quiere crear una ruta alterna para el Canal de Panamá para transportar bienes en la ruta entre Pacífico-Atlántico. Sin embargo, se levanta los cuestionamientos sobre la incidencia real en el desarrollo de los estados Veracruz y Oaxaca. Jimena Ortiz en este sentido habla sobre muchos retos que enfrenta el proyecto CIIT, incluyendo el crimen organizado y baja viabilidad frente a la alta competitividad del Canal de Panamá (Ortiz 2023).

#### 4. CONCLUSIONES

El proyecto del Tren Maya y del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec son contribuciones actuales del gobierno federal de México en el desarrollo ferroviario del sur de México. Cabe destacar que estos dos proyectos son muy parecidos a la visión modernizadora del siglo XIX implementado por Porfirio Díaz durante su tiempo de dictadura en la segunda mitad del siglo XIX. Además, se construyó con la misma idea para atraer el desarrollo del gran capital transnacional como lo era en el siglo XIX. En este tiempo los grandes empresarios extranjeros lo utilizaban para transportar productos agrícolas como el henequén. Actualmente, el Tren Maya está en función de los grandes empresarios extranjeros y nacionales del turismo. El proyecto de Tren Maya reproduce la riqueza de la industria turística de la región. Adicionalmente, la tecnología del tren actual no llega lejos el de siglo XIX - se utiliza el combustible y no la electricidad.

En lo referente a la industria turística, desde los años ochenta del siglo pasado ocurrieron transformaciones económicas que redimensionaron la presencia del Estado en la economía y sociedad. La empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán operó en los estados de Yucatán y Campeche desde 1902 hasta 1975. Esto provocó cambios en la realidad agricultora. El arribo de las políticas neoliberales consistía en la privatización masiva, la liberalización de los mercados y la apertura a la competencia lo que provocó el desplome de la pobreza (Czarnecki 2013). En consecuencia, estas políticas impulsaron el desmantelamiento de la industria henequenera e industria ferroviaria. En 1984 los

gobiernos estatal y federal anunciaron el Programa de Reordenación de la Zona Henequenera y Desarrollo Integral de Yucatán donde se reconoció que el henequén ya no podía fungir como palanca del desarrollo de Yucatán. El 9 de abril de 1991, Cordemex<sup>2</sup> concluyó sus labores. Cabe señalar que Cordemex era una de las más grandes empresas destinadas a agroindustria de henequén.

Como señala Canto Sáenz, “en 1992 fueron liquidados más de 30 mil ejidatarios y jubilados otros 12 mil (...). En marzo de 1990 se inició la desincorporación de las 14 desfibradoras de la paraestatal y 1,750 trabajadores fueron liquidados” (Canto Sáenz 2001, pp. 67–68). En lugar de ese vacío empezó a florecer el turismo.

Fernando Benítez señalaba en los años ochenta que existían grandes desigualdades entre hacendados y campesinos, además de la miserable situación de estos últimos: “El campesino yucateco sigue siendo uno de los más pobres del mundo. Mero productor de pencas – como lo era en la época de don Olegario Molina – sujeto a que se le señale una tarea, sin intervención en la maquila ni en las operaciones administrativas, su situación, fuera de la libertad personal de que hoy disfruta y de la ventaja de los servicios médicos gratuitos, es la misma de 1900” (Benítez 1985, p. 235). En parte, la génesis de la pobreza en la región se explica en parte por los cambios estructurales, que significaron la desaparición de la agroindustria henequenera, de la región de Yucatán. Hilara Máas Collí habla sobre el impacto del tren para pequeños pueblos tomando como ejemplo Huhí:

Pueblo de Huhí basó su economía en el monocultivo y el procesamiento del henequén. A partir de la decadencia del agave, la reordenación henequenera en 1984 y liberación del ejido en 1990, los hombres abandonaron el trabajo del henequén y continuaron desempeñando la actividad milpera de subsistencia y el trabajo asalariado. (Máas Collí 2004, p. 33)

Después de 150 años desde la primera experiencia con el ferrocarril, en la península de Yucatán se tomó la decisión de construir el Tren Maya en 2018, en marcha a partir de los finales del 2023. Sin embargo, el Tren Maya de ahora apuesta por el desarrollo del turismo, en este sentido se trata de transportar los turistas a zonas principalmente arqueológicas. Este objetivo es diferente del siglo XIX cuando las vías ferroviarias sirvieron como el medio de transporte industrial, principalmente de la industria henequenera.

Consideramos que este artículo contribuye al debate crítico acerca del impacto de dicho tren y el modelo del desarrollo social a la esfera económica, jurídica y social del Sur del país. Los problemas del siglo XIX no llegan lejos de la actualidad, es decir la exclusión y miseria de la población Maya hablante de la región de la península yucateca. En el siglo XIX eran los grandes hacendados que se enriquecieron con la industria de henequén, mientras en el siglo XXI – la gran industria turística que acumula capital en la región, ahora con el nuevo Tren Maya. Mientras la población Maya del Sureste vive en la miseria y en el olvido – como en el siglo XIX cuando transportaba las pacas de henequén para enriquecer

---

<sup>2</sup> La empresa paraestatal Cordemex fue creada en 1961 por el gobierno Federal con el objetivo de solucionar la profunda crisis de la industria henequenera dado sus altos costos de producción y su baja productividad. En 1987 su jurisdicción pasó al gobierno estatal. Su desaparición fue dispuesta en 1991, en el contexto de la privatización de empresas consideradas como no estratégicas por la administración pública. La liquidación de la empresa se concluyó en octubre de 1993, con lo que sus archivos pasaron a este Archivo General. Fuente: Archivo General de Yucatán 2024.

a unos pocos de la Casta Divina, actualmente construyendo industria turística de ferrocarril enriqueciendo grandes empresas de la cadena mundial del turismo global.

## Referencias

AGEY, 1910. *Contrato entre FUY y Ramón Mon para la construcción del kilómetro 13 del ramal Huhí a Sotuta, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, caja 254.*

Arcudia Hernández, C.E., 2022. La privatización de los ferrocarriles en México, aspectos legales de una reforma económica, *TLATEMOANI Revista Académica de Investigación* [en línea], 13(41). Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8793602>

Benítez, F., 1985. *Ki: El drama de un pueblo y una planta.* Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.

Canto Sáenz, R., 2001. *Del henequén a las maquiladoras. La política industrial en Yucatán, 1984–2001.* Ciudad de México: Instituto Nacional de Administración Pública/Universidad Autónoma de Yucatán.

*Carta a los representantes de Yucatán en el soberano Congreso General de 1871 sobre establecimiento de un ferrocarril entre Mérida y Progreso (1871), no. 1861–03.*

Czarnecki, L., 2013. La concepción de la pobreza en el modelo neoliberal. ¿Cómo entender la lucha contra la pobreza en México? *Frontera Norte. Revista del Colegio de la Frontera Norte* [en línea], 49(25), 179–191. Disponible en: [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0187-73722013000100008](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-73722013000100008)

De Irabien Rosado, M., 1928. *Historia de los ferrocarriles de Yucatán.*

Díaz Mendoza, R.A., 1982. *Estudio médico social de la comunidad de Huhí, Yuc.,* Trabajo de Investigación. Mérida: Universidad de Yucatán, Facultad de Medicina.

Kuntz Ficker, S., 1999. Ferrocarriles y mercado de productos agrícolas en el Porfiriato. El impacto de las tarifas ferroviarias. *En: M. Menegus, ed., Dos décadas de investigación en historia económica comparada en América Latina. Homenaje a Carlos Sempat Assadourian.* Ciudad de México: El Colegio de México-CIESAS-Instituto Mora-CESU/UNAM.

*Leyes de concesión, estatutos, documentos importantes relativos a la compañía de los ferrocarriles Mérida a Progreso e Izamal, sociedad anónima, Ferrocarril de Mérida a Izamal, 1892.*

López Obrador, A.M., 2019. PLAN Nacional de Desarrollo 2019–2024. *DOF* [en línea], 12.07.2019. Disponible en:

[https://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gs.c.tab=0](https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019#gs.c.tab=0)

López Salazar, R., 2021. A dos décadas de la privatización del ferrocarril en México: Los casos de Nuevo Casas Grandes, Chihuahua, y Empalme, Sonora (México). *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe colombiano* (mayo-agosto), 191–217.

Máas Collí, H., 2004. *La reorganización de los gremios en Huhí*. Yucatán, Mérida: Ediciones de la Universidad Autónoma de Yucatán.

### Hemerografía

Cahuich Campos, M.B., *et al.*, 2020. La persecución de un sueño: Historia del ferrocarril en Campeche y la península de Yucatán. *Glifos* [en línea], no. 26, 32–37. Disponible en: <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/glifos/article/view/16640>

CCJC, Archivo Casa de Cultura Jurídica Campeche, 1883. *Expediente del no. 2927828, Causa civil 7 1883 48 actor José Méndez Estrada sujeto relacionado juez de distrito suspensión de labores motivada por la construcción del ferrocarril Campeche Calhuini se informa al juez de distrito 10.*

CCJC, Archivo Casa de Cultura Jurídica Campeche, 1890. *Expediente del no. 2927922, Miguel Lanz, referida a solicitud del superintendente de la compañía peninsular de ferrocarriles de la ciudad de Campeche para la expropiación de un solar de Antonio Martínez situado en el barrio de la ermita.*

CCJC, Archivo Casa de Cultura Jurídica Campeche, 1898. *Expediente del no. 2920935, 13, 1898, Denunciante Compañía Peninsular De Ferrocarril.*

*El Correo: diario independiente de la información general*. James M.W., 7 de diciembre de 1921, archivo Biblioteca Yucatanense, Mérida, Yucatán.

Rojas, R., 2020. ¿Desarrollo o autonomía? El Tren Maya y un dilema de las izquierdas latinoamericanas. *Nueva Sociedad* [en línea], agosto. Disponible en: <https://nuso.org/articulo/desarrollo-o-autonomia/>

### Otras fuentes

Archivo General de Yucatán, 2014. *Cordemex* [en línea]. Disponible en: <http://www.archivogeneral.yucatan.gob.mx/secciones/fondo-cordemex#:~:text=La%20empresa%20paraestatal%20Cordemex%20fue,jurisdicci%C3%B3n%20pas%C3%B3%20al%20gobierno%20estatal.>

Carrillo, E., 2022. Cenotes y ríos subterráneos pueden colapsar vía del Tren Maya, alertan. *Forbes* [en línea], 6 de abril. Disponible en:

<https://www.forbes.com.mx/cenotes-y-rios-subterraneos-pueden-colapsar-via-del-tren-maya-alertan/>

Instituto Nacional de Estadística (INEGI), 2019. *Transporte ferroviario: carga movida* [en línea]. Disponible en:

<https://cuentame.inegi.org.mx/economia/terciario/transporte/ferrocarril.aspx?tema=E>

Mendoza, Y., 2023. Foro “¿Por qué las comunidades no quieren el “mal llamado Tren Maya”?” *IBERO Ciudad de México* [en línea], 5 septiembre. Disponible en:

<https://ibero.mx/prensa/por-que-las-comunidades-no-quieren-el-mal-llamado-tren-maya>

Ortiz, J., 2023. El Corredor Transístmico: ¿Espejismo u oportunidad? *El Economista* [en línea], 4 de agosto. Disponible en: <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/El-Corredor-Transistmico-Espejismo-u-oportunidad-20230804-0027.html>

Varillas, A., y Espino, M., 2022. El Tren Maya, la devastación que deja a su paso. *El Universal* [en línea]. Disponible

en: <https://interactivos.eluniversal.com.mx/2022/tren-maya-devastacion/>