

Génesis y estado actual del patrimonio ferroviario y marítimo de Progreso, Yucatán

Genesis and current state of the railway and maritime heritage of Progreso, Yucatan

Resumen

El objetivo de este artículo es conocer cómo, a partir de la etapa del liberalismo económico, surgieron gran parte de los elementos que conformaron los sistemas de transporte marítimo y ferroviario de Progreso, que posteriormente fueron desapareciendo o transformándose, siendo los que perviven parte del patrimonio edificado. El estudio se realiza teniendo en cuenta la transformación de la sociedad, siendo un elemento importante de dicho cambio el del sistema económico. Se identifican los elementos que aún perviven y su estado de conservación general.

Palabras clave: Sistemas de transporte, infraestructura, marítimo, ferroviario, patrimonio.

Abstract

The aim of this article is to show how, from the period of economic liberalism, many of the elements that formed the rail and maritime transportation systems of Progreso (Yucatán) emerged, some of them subsequently disappearing or being transformed, the latter remaining to this day as part of the local architectural heritage. The study takes into account the societal transformation, an important element of this change being the economic system. The remaining elements of these transportation systems are identified, as is their current conservation status.

Keywords: Transport systems, infrastructure, maritime, rail, heritage

Josefina del Carmen Campos Gutiérrez

Instituto Tecnológico de Mérida

Fecha de recepción:
25 de agosto de 2023

Fecha de aceptación:
28 de septiembre de 2023

<https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2023.14.28.87245>



Este trabajo está amparado por una licencia Creative Commons Atribución-No Comercial, 4.0

Los sistemas de transporte ferroviario y portuario de Progreso, Yucatán, tuvieron un importante papel en el desarrollo y apogeo de la industria henequenera y la economía del estado. Dicha industria impulsó la creación del nuevo puerto y sus instalaciones marítimas en sustitución del de Sisal, y a la vez la introducción del ferrocarril.

Como todo sistema de transporte, fue necesaria la implementación de infraestructura de apoyo, a través de la construcción de muelles, un faro, oficinas fiscales, almacenes, en el caso del marítimo, y estaciones y red vial en el del ferroviario. Adicionalmente surgieron otras edificaciones relacionadas con su gestión, como las de las agencias comerciales y las diversas asociaciones de trabajadores ligadas al proceso de carga y descarga.

El objetivo de este artículo es conocer cómo, a partir de la etapa del liberalismo económico, surgieron los elementos que conformaron los sistemas de transporte marítimo y ferroviario de Progreso y se transformaron hasta la Gran Depresión, y que actualmente son parte del patrimonio edificado; mencionando brevemente las modificaciones que sufrieron hasta nuestros días y el estado de conservación de los que perviven.

Se hablará de la problemática del patrimonio edificado estudiado y de los aspectos que guían la investigación, para posteriormente conocer el contexto económico que impulsó la fundación del nuevo puerto en Yucatán y la construcción de sus sistemas de transporte marítimo y ferroviario y su desarrollo, especialmente de los elementos que los constituyeron, y finalmente indicar el estado de conservación de los que aún perviven, concluyendo con unas reflexiones finales.

El estudio del patrimonio edificado de los sistemas de transporte

La principal problemática que afronta el patrimonio edificado vinculado a los sistemas de transporte marítimo y ferroviario de Progreso es el desconocimiento de parte de él y el valor que tiene, es por esto por lo que la investigación de la cual forma parte este artículo tiene como principal objetivo conocer, analizar y valorar la infraestructura de apoyo a dichos sistemas de transporte que se ha convertido en patrimonio edificado, a fin de preservarlo.

Para estudiar el origen y la transformación de los sistemas de transporte se parte de los cambios que se producen en la sociedad, que contribuyen a que la estructura de actividades de las personas realizadas en el espacio urbano y arquitectónico se transformen, al igual que éstos. Como principal elemento de la transformación social se toma el sistema económico capitalista, por lo que las etapas de estudio de la investigación corresponden a los periodos

de modernización,¹ que, si bien tienen como referente a países capitalistas con desarrollo industrial, al ser este sistema económico adoptado por la mayor parte de los países en el orbe, inclusive México, es posible hacer una correlación de estas etapas a nivel internacional, nacional y local.

Como la investigación es sobre el patrimonio edificado, este concepto se asocia al de “modernidad”, que se toma como el paso del capitalismo mercantilista al industrial. Lo “moderno” es distinto a lo “tradicional”, aunque existen continuidades entre lo “tradicional” y lo “moderno”, ya que no se parte de cero. La “modernidad” no sólo causa la ruptura con el pasado tradicional y provoca su destrucción en muchos lugares, sino también permite el surgimiento del concepto de patrimonio y su defensa.

El patrimonio edificado, como producto social en transformación, también ha pasado por un proceso de cambio, no sólo en cuanto a su conceptualización, sino que también en lo que se refiere a su espacialidad. El cambio en las actividades que la sociedad desarrolla en las edificaciones que lo componen demanda nuevas configuraciones espaciales que los antiguos no poseen, por lo que es necesario adaptarlos para su nuevo uso, ya que de lo contrario corren el riesgo de desaparecer. Al ir cambiando las prácticas sociales a lo largo del tiempo como parte del proceso de transformación del sistema económico, su espacialidad y valoración como elemento patrimonial también lo hace.

Lo que se pretende con la investigación es demostrar que fue a través del proceso de transformación social, en especial el propiciado por el cambio de sistema económico, que se fue modificando el espacio urbano donde se encontraban los elementos que conformaban los sistemas de transporte marítimo y ferroviario del puerto de Progreso, así como el arquitectónico, al igual que la concepción patrimonial que la sociedad tiene de ellos, que permiten o no su conservación.

El sistema económico de la segunda mitad del siglo XIX a la Gran Depresión

En la segunda mitad del siglo XIX el triunfo del capitalismo comenzó a prepararse con la transformación de los medios de comunicación, la navegación a vapor y los ferrocarriles, añadiéndose a Inglaterra otros países industrializados.² Este cambio económico produjo en México sus primeros efectos en la década de 1870, coincidiendo

¹ Por modernización se entenderá la respuesta que se produce a través de un proceso de reestructuración social a los cambios que se producen en la “modernidad”, como resultado de procesos de estructuración del sistema capitalista, de modo que cada vez que éste cambie, se producirá una nueva “modernización”.

² Henri Seé, *Orígenes del Capitalismo Moderno*, 2ª ed., Makedonio Garza (trad.), México, Fondo de Cultura Económica, 1961, pp. 119-120.

con el arribo al poder del Gral. Porfirio Díaz, periodo en el que se implantaron cambios basados en políticas económicas liberales. A lo largo de esta etapa se realizaron reformas institucionales que tendían a establecer garantías en las inversiones y propiedades, lo que convirtió a México en un buen escenario para invertir.³

Fueron los sistemas de transporte marítimo y ferroviario en los que se produjeron los avances más significativos. El ferrocarril permitió la conexión de extensos territorios y mercados, abaratando los costos y abriendo camino a la creación de grandes mercados que se necesitaban para la industrialización. El desarrollo tecnológico de los barcos a vapor, con mayor capacidad de carga y mayor velocidad que los de vela, transformó el transporte marítimo, sobre todo entre los distintos continentes. Las nuevas tecnologías aplicadas a los medios de transporte propiciaron un mayor intercambio internacional, abaratando el movimiento de bienes y personas.

En México, la construcción acelerada de ferrocarriles a partir del decenio de 1880 produjo la integración del mercado nacional, aumentando el volumen de carga transportada, la reducción en los costos de transporte de mercancías y la movilidad de la mano de obra; siendo la llegada del ferrocarril a los puertos mexicanos el origen del aumento en las exportaciones.⁴

En Yucatán, la demanda estadounidense de henequén, que comenzó a crecer en la década de los cuarenta del siglo XIX, facilitó el desarrollo capitalista de las haciendas, alcanzando su madurez hacia 1880, influenciado por el capital norteamericano en el financiamiento de la agroindustria henequenera.⁵ La guerra entre Estados Unidos y España (1898) permitió que el henequén yucateco se posicionara en el mercado norteamericano de fibras naturales, lo que provocó a su vez un aumento en la producción que se concretó gracias a la capacidad económica, conocimientos acumulados y el control de un grupo de hacendados.⁶

La revolución que estalló en México en 1910 causó estragos en el sistema monetario y en el sistema de transporte ferroviario, afectando severamente al comercio nacional, pero en el caso de

³ Mauricio Lascurain Fernández y Luis Fernando Villafuerte Valdez, "Primera globalización económica y las raíces de la inequidad social en México", *Ensayos de Economía*, vol. 26, núm. 48, Colombia, Universidad Nacional de Colombia, enero-junio de 2016, p.78, <https://doi.org/10.15446/ede.v26n48.59858>, consultado el 10 de julio de 2023.

⁴ *Ibidem*, p. 79.

⁵ Pedro Bracamonte y Sosa, "Yucatán: Una región socioeconómica en la historia", *Península*, vol. II, núm.2, México, UNAM, 2007, p.25, <https://repositorio.unam.mx/contenidos/58583>, consultado el 10 de julio de 2023.

⁶ Dulce María Sauri Riancho y José Luis Sierra Villareal, *La casta divina por dentro y por fuera*, Mérida, Yucatán, Dante, 2018, p.61.

Yucatán, su posición privilegiada, alejada del conflicto bélico, le permitió continuar con el desarrollo de su industria henequenera. Gracias a sus propios sistemas de transporte, los productores yucatecos se conectaban directamente al mercado externo, especialmente a Estados Unidos.

El estallido de la primera Guerra Mundial en 1914 incrementó la demanda de la fibra, situación que benefició a los agroindustriales,⁷ sosteniéndose su crecimiento hasta 1915,⁸ año en que la revolución llegó al estado con Salvador Alvarado, afectando el transporte ferroviario, ya que se confiscaron los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.⁹ Alvarado implementó el reparto agrario conforme al decreto del 6 de enero de 1915, aunque éste se llevó a cabo en su mayor parte entre 1922 y 1924, impulsado por el gobierno de Felipe Carrillo Puerto, respetándose los planteles de henequén y expropiándose los terrenos no cultivados de las haciendas.¹⁰

Cuando la primera Guerra Mundial acabó, la preminencia de la fibra yucateca en el mercado internacional terminó, debido no a una menor demanda internacional sino a la competencia mercantil de países de Asia y África, derrumbándose el auge económico del producto henequenero.¹¹

La crisis económica de 1929 desaceleró la producción de Estados Unidos y de los países industriales, causando un desequilibrio económico a los países exportadores de materias primas, entre los cuales se encontraba México, debido a la estrecha vinculación con la economía estadounidense. Este fue el inicio de un nuevo orden mundial económico del cual México formó parte, al igual que Yucatán.¹²

Con lo anteriormente dicho podemos mencionar que uno de los elementos importantes que impactó en el desarrollo del estado de Yucatán, su industria henequenera y el desarrollo de sus sistemas de transporte fue el sistema económico existente a nivel mundial, que en el país se reflejó en la implantación de políticas liberales que permitieron a la iniciativa privada, no sólo local sino también nacional e internacional, tener un papel preponderante como agentes de cambio. El apogeo de la industria henequenera fue el principal motor

⁷ Isaura Inés Ortiz Yam, *De milperos a henequeneros. Los procesos agrarios en el noroeste de Yucatán, 1870-1937*, tesis de doctorado, México, El Colegio de México, 2011, p. 169, Colecciones digitales del Colegio de México, <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/kp78gg577?locale=es>, consultado el 10 de julio de 2023.

⁸ Pedro Bracamonte y Sosa, *op.cit.*, p. 25.

⁹ Sergio Quezada, *Yucatán. Historia breve*, México, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 186.

¹⁰ Isaura Inés Ortiz Yam, *op.cit.*, p. 164.

¹¹ *Ibidem*, pp. 170-171.

¹² *Ibidem*, pp. 208-209.

para la creación de un nuevo puerto y sus sistemas de transporte, con el fin de realizar una comercialización más expedita de su producto, principalmente a Estados Unidos. Por último, su ubicación geográfica, alejada del centro del país, pero cercana al vecino país del norte, le permitió un mejor acercamiento a los mercados internacionales y padecer un menor impacto de los sucesos políticos por los que transitó México durante este período.

Progreso, el nuevo puerto de la industria henequenera

El comercio de la península de Yucatán con el exterior se realizó desde la época colonial por vía marítima, siendo Campeche el puerto más importante hasta su separación de Yucatán. A principios del siglo XIX, debido a la ocupación de España por los franceses, el gobernador D. Francisco Arrazo declaró el libre comercio con todas las naciones amigas y neutrales a través de los puertos de Campeche y Sisal.¹³ Sin embargo, la rivalidad entre ambos puertos aumentó el tránsito marítimo por Sisal, siendo posteriormente el puerto de Yucatán por el cual se inició la exportación de henequén al extranjero.

Pero Sisal presentaba varios problemas para el transporte de mercancías como la distancia que lo separaba de Mérida, que significaba costo y tiempo, por lo que se pensó en el establecimiento de un nuevo puerto. El primer paso para la apertura de éste lo constituyó la construcción de una carretera que lo uniera a Mérida, obra que se paralizó con la guerra de Castas, pero se retomó en enero de 1853.¹⁴

Tras numerosos trámites realizados por la iniciativa privada se obtuvo la autorización para fundar Progreso por decreto del 25 de febrero de 1856, siendo en 1869 cuando se realizó la petición del traslado de la aduana de Sisal a Progreso, requisito importante para la apertura del puerto, que culminó con la contratación de la construcción del edificio el 2 de septiembre de 1870.¹⁵ El 1º de julio de 1871 se abrió finalmente el puerto de Progreso al comercio de altura y cabotaje, errándose en la misma fecha el de Sisal.

La infraestructura marítima

Para el trazo de la población se hicieron distintas propuestas, ocupando un lugar predominante frente a la costa las instalaciones del

¹³ Gabriel Ferrer de Mendiola, "Historia de las comunicaciones", en *Enciclopedia Yucatanense*, vol. III, México, Gobierno de Yucatán, 1977, pp. 596-597.

¹⁴ Serapio Baqueiro, *Homenaje al distinguido yucateco J. Miguel Castro, Fundador de la ciudad "Puerto de Progreso" y enemigo del estado...*, Mérida, Yucatán, Gamboa Guzmán, 1899, pp. 150-151.

¹⁵ Gabriel Ferrer de Mendiola, *op.cit.*, pp. 607-608.

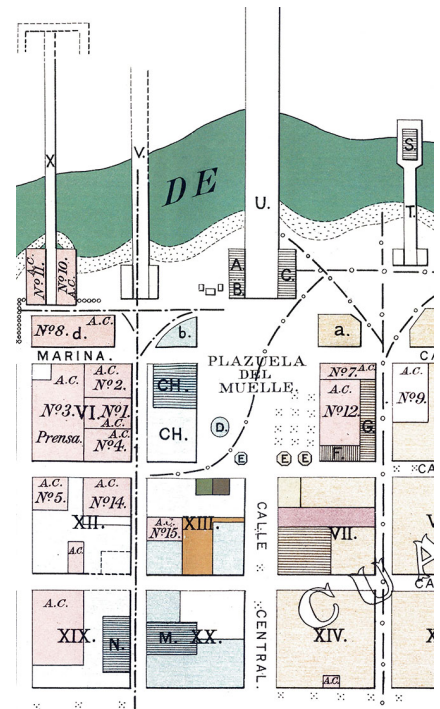
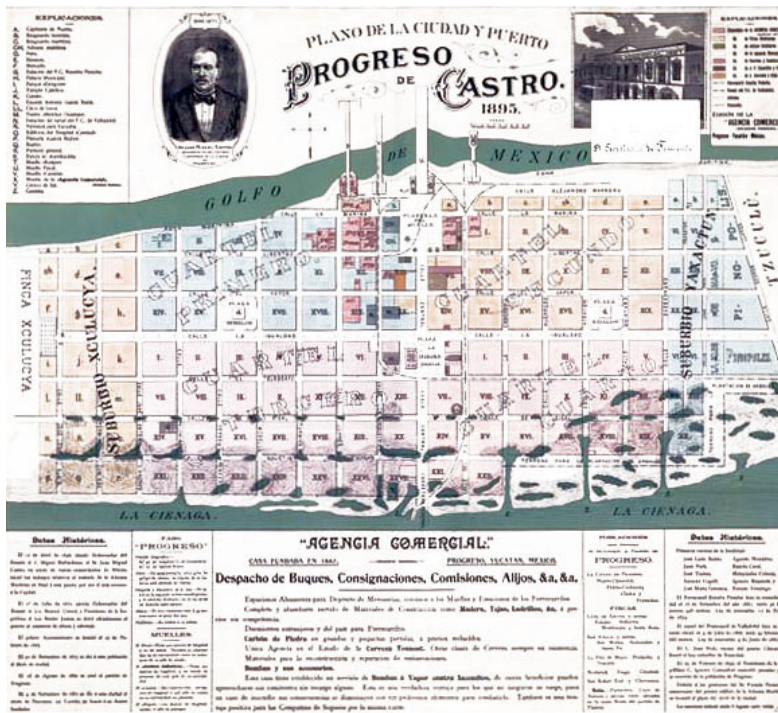
sistema de transporte marítimo: la aduana, el faro, almacenes y muelles, entre otros; añadiéndose posteriormente la infraestructura necesaria para otro sistema de transporte que permitiría el enlace entre la zona productora de henequén y su exportación: el ferroviario. El plano de Progreso de 1857, elaborado por Casimiro Manzani-lla, permite observar que una de las plazuelas propuestas estaba ubicada a la orilla del mar, teniendo a los lados los elementos que conformarían la estructura del transporte marítimo: los edificios de la aduana, almacenes y la capitania de puerto. Los siguientes planos de 1892 y 1895, realizados por M. Sánchez Tirado y la agencia comercial respectivamente, van dando cuenta del avance que tenían las instalaciones marítimas y ferroviarias.

En el plano de 1892 nos muestra alrededor de la plazuela del Muelle las diversas instalaciones existentes, como eran la Capitanía de Puerto, el resguardo marítimo, la aduana marítima, el faro, el muelle del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso, el muelle fiscal, el muelle Rotger, y el que se encontraba en proceso de construcción que fue el de la agencia comercial, así como la estación del ferrocarril "Rendón Peniche" y la de Mérida a Valladolid.

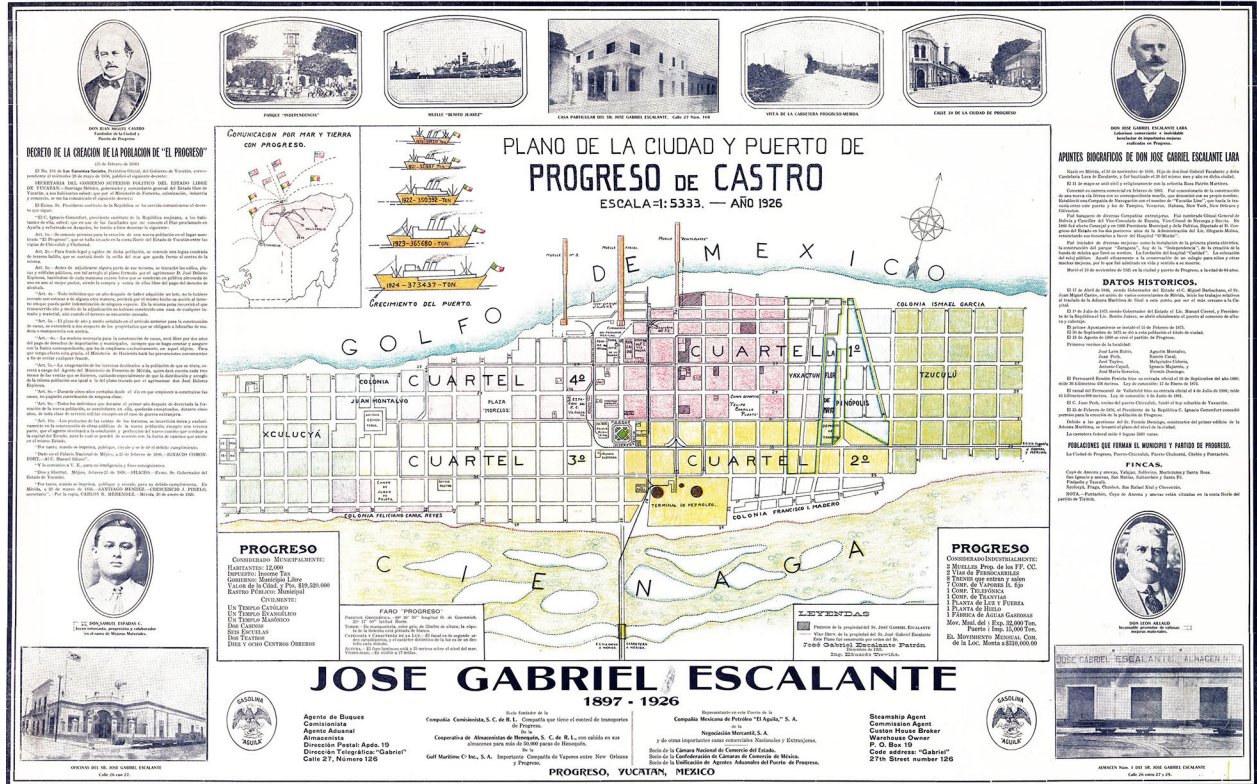
En el plano de 1895 es posible ubicar la capitania de puerto (A), el resguardo terrestre (B), el resguardo marítimo (C), la aduana marítima (CH), el faro (D), la estación del F.C. Rendón Peniche (G), la estación del ramal del F.C. de Valladolid (N), la estufa de desinfección (S), el muelle Rotger (T), el muelle fiscal (U), el muelle Cantón (V) y el muelle de la "Agencia Comercial" (X) (Figura 1).

Figura 1. Plano de la ciudad y puerto de Progreso de Castro y espacio urbano donde se ubicaban los elementos de los sistemas de transporte marítimo y ferroviario, 1895.

Fuente: Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.



Un último plano del periodo estudiado es de 1926, y permite localizar 3 muelles: el No. 3, el fiscal y "Benito Juárez", y el lugar que ocupó el No. 5; la comandancia del resguardo marítimo, la aduana marítima, el faro, la estación del ferrocarril de vía ancha y la de vía corta, así como el tendido de la red ferroviaria (Figura 2).



A través de la información cartográfica podemos observar que a lo largo del desarrollo que tuvo el puerto de Progreso la primigenia infraestructura marítima con que inició se fue transformando, abarcando un área mayor frente al mar, debido principalmente al desarrollo económico que se produjo en torno a la industria henequenera y a la inversión de capital privado, visible en el aumento de muelles y almacenes principalmente. Del mismo modo se configuró una red ferroviaria de vía ancha y angosta con sus respectivas estaciones, también con capital privado, que se conjugó con el transporte marítimo, conformando lo que hoy en día podría considerarse un transporte multimodal. A continuación hablaremos del surgimiento y evolución en la etapa de estudio de algunos elementos que constituyeron dicha infraestructura marítima y ferroviaria y su estado actual.

Figura 2. Plano turístico de la ciudad y puerto de Progreso, 1926.
 Fuente: Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.

La aduana marítima

Los planos del primer edificio de la aduana marítima de Progreso los realizó el ingeniero Olegario G. Cantón y fue construido por el contratista Fermín Domingo, a quién se asoció el Sr. Antonio Cupul.¹⁶ La primera piedra de este edificio de dos plantas se colocó el 18 de septiembre de 1870 y tuvo como fecha final de construcción el 30 de junio de 1871, para abrir el puerto de Progreso al comercio de altura y cabotaje el 1º de julio de 1871, y cerrar en la misma fecha el de Sisal.¹⁷ En el primer nivel se ubicaron las oficinas del capitán de puerto y las bodegas, y el segundo estuvo ocupado por los empleados de la aduana y la vivienda del administrador (Figura 3).

El edificio tuvo varias modificaciones, en 1878 se construyó sobre él un observatorio de madera donde se colocó una farola, sirviendo además de resguardo al vigía del puerto. En 1889, se erigió un fanal construido por los Sres. Barbier et Fenestre sobre la edificación anteriormente mencionada. A fines de 1891 se aprobó la realización de las obras de remodelación y ampliación del edificio, ya que era



Figura 3. Litografía del edificio de la aduana marítima, 1871.

Fuente: Frederick A. Ober, *Travel in Mexico and life among the mexicans*, Boston, Estes and Laureat, 1887, p. 26.

¹⁶ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Progreso y su evolución. 1840 a 1900*, Mérida, Yucatán, Díaz Massa, 1957, p. 87.

¹⁷ Serapio Baqueiro, *op cit*, pp. 137-138.

insuficiente el área de almacenaje, añadiéndose dos crujías al sur con sus respectivos arcos en fachada. Los trabajos antes mencionados se realizaron en 1892 por el Ing. José P. Larrondo, con base en los planos del Ing. Olegario G. Cantón¹⁸ (Figura 4).



Figura 4.

Arriba. Ampliación de la aduana marítima de Progreso, foto probablemente de fines del siglo XIX.

Fuente: Ubaldo A. Moriconi, "La agencia Comercial S.A.", en *Álbum Yucateco*, Mérida, Yucatán, s.e., p. 60.

Abajo. El mismo edificio actualmente alberga la Casa de la Cultura.

Fuente: Archivo fotográfico de la autora, 2023.

Igualmente se añadió en la parte posterior del inmueble una torre cuadrada de mampostería con tres pequeñas ventanas, que probablemente se utilizó como faro a partir del 15 de septiembre del mismo año, fecha en que se reinauguró el edificio de la aduana Marítima. En 1902 se construyó una bodega en el costado sur del edificio para

¹⁸ Rafael Burgos Villanueva, "La Ex-Aduana de Progreso, Yucatán: Arquitectura y Arqueología Histórica", *Cuadernos*, núm. 6, Mérida, Yucatán, Facultad de Arquitectura, Universidad de Yucatán, 1993, pp. 27-29.

ampliar las existentes en planta baja y la llevó a cabo la compañía americana Bridge, de Pittsburgh, Pensilvania, EE.UU.¹⁹

La construcción de la aduana, junto con la del muelle fiscal, fue el eje rector para la apertura de Progreso como puerto de Yucatán, teniendo la iniciativa privada un papel primordial como promotora de su edificación. Las ampliaciones que se realizaron en el edificio fueron un reflejo de la intensa actividad comercial que tuvo Progreso durante esta etapa, que posteriormente con el declive de la industria henequenera fue disminuyendo y rezonificando los elementos de la infraestructura marítima, como fue en el periodo que siguió al liberalismo, con la construcción de un nuevo muelle en donde se ubicó un nuevo edificio aduanal y almacenes.

Cuando el edificio fue abandonado por el antiguo uso, otros vieron a suplantarlo, permitiendo que continuara cumpliendo una función, generalmente relacionada con la administración pública, para lo cual se le realizaron varias adaptaciones. Es cuando cayó en desuso que comenzó su deterioro y no fue sino hasta que se le comenzó a valorar como el patrimonio histórico que es, por parte tanto de la sociedad como de la autoridad, que se rescató y, a partir del 13 de abril de 1995, comenzó a funcionar como Casa de la Cultura,²⁰ uso que ha permitido su pervivencia. Actualmente en la planta baja del edificio se encuentra la biblioteca “Eligio Ancona”, una plaza de maestros distinguidos, una sala de progreseños distinguidos, bodegas y oficinas administrativas, y en la planta alta la galería de arte “Alfredo Novelo Ceballos” (Figura 4).

El faro

En lo referente al faro, existieron varios proyectos previos al que se construyó finalmente. El primero fue de Olegario G. Cantón, de 1870, y el segundo de Hipólito Hernández, de 1873, pero a pesar de existir estos dos proyectos, hasta 1878 no se había construido ninguno de ellos.

A partir de la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en 1891, se inició el proceso para edificar el faro de Progreso. El tercer proyecto estuvo a cargo del ingeniero John W. Glenn, pero fue modificado por la Secretaría antes mencionada, sustituyendo la estructura de hierro original planteada por una de mampostería y eliminando la habitación del guardia y su ayudante.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 28-31.

²⁰ Wilberth Gil Cobos, “En el 26 aniversario de la Casa de la Cultura de Progreso”, *Progreso hoy*, Progreso, Yucatán, 13 de abril de 2021, <https://progreso.com/noticias/opinion-en-el-26-aniversario-de-la-casa-de-la-cultura-de-progreso-10133304/>, consultado el 23 de agosto de 2023.

Los cimientos de la torre cilíndrica fueron de forma triangular, insertándose en ella los 120 escalones y pequeñas ventanas que iluminarían la estructura.²¹

Al fallecer el ingeniero Glenn, su hijo Percy se encargó de terminar la obra. El faro fue inaugurado en mayo de 1893, su altura era de 36 metros considerando la lámpara, que en un principio funcionó con incandescencia por vapor de petróleo. Actualmente la luz de la lámpara proviene del motor francés de bronce original que fue adaptado para funcionar con energía eléctrica, teniendo un alcance de 33 millas náuticas, esto es 62 kilómetros, y un giro de 360 grados²² (Figura 5).



Figura 5.
Izquierda. El faro y su entorno, probablemente a fines del siglo XIX.

Fuente: Ubaldo A. Moriconi, "La agencia Comercial S.A.", *Álbum Yucateco*, Mérida, Yucatán, s.e., p. 60.

Derecha. El faro en la actualidad.
Fuente: Archivo fotográfico de la autora, 2023.

El faro como elemento importante para la navegación mantiene aún su uso como tal, se conserva en buen estado y sólo se ha modificación en lo referente a la iluminación, constituyéndose en referente urbano patrimonial apreciado por la sociedad (Figura 5).

²¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "Los sueños del Mar. Antiguos Faros de México", *El Mirador*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, s/f, pp. 4-5, LOS SUEÑOS DEL MAR Antiguos faros de México ilustrado.pdf (sct.gob.mx), consultado el 10 de julio de 2023.

²² *Ibidem*, p. 5.

El muelle fiscal

Un elemento importante de la infraestructura portuaria es el muelle, ya que en él se llevan a cabo las labores de carga y descarga. En el caso de Progreso, el primer muelle que se construyó fue el proyectado por el Ing. Olegario G. Cantón en 1870 (Figura 6).

En 1882 se aprobó la construcción de la prolongación de este muelle, que sería hasta “después de pasado el alfaque²³ con el fin de encontrar 14 pies de agua”.²⁴ Para esta construcción se otorgó una concesión de 25 años, que en un principio la tuvo el Sr. Manuel Peniche y posteriormente se traspasó a una empresa de meridianos. El plano de Progreso de 1895 menciona que para entonces el muelle tenía 400 metros de longitud y era de metal, teniendo un calado durante la pleamar en su extremo norte de 12 pies.

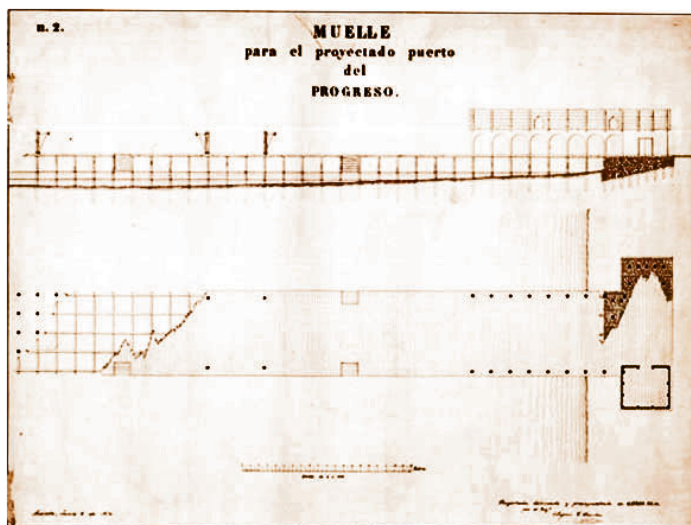


Figura 6. Muelle de Progreso, 1870.

Fuente: Mapoteca “Manuel Orozco y Berra” del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.

Los otros muelles

De acuerdo con los planos de evolución del puerto de Progreso, en 1892 los muelles existentes eran el fiscal, el Rotger, el del F.C. de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso y el que se encontraba en construcción era el de la agencia comercial, estando este último concesionado a los Sres. Dondé y Escalante, bajo la dirección del Ing. John Waddle.²⁵

²³ Banco de arena que se forma en la costa o en la boca de un puerto.

²⁴ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *op. cit.*, p. 147.

²⁵ *Ibidem*, p. 183.

Con respecto al muelle Rotger, fue en 1882 cuando se celebró el contrato entre el gobierno federal y los Sres. Rotger y Cía. para su construcción, que tenía que ser edificado a 105 metros del muelle fiscal, con derecho a instalar un ferrocarril de vía angosta, pudiendo ser alargado hasta un máximo de 200 metros.²⁶ La información del plano de 1895 del muelle Rotger indicaba que tenía 120 metros de longitud con un calado durante la pleamar en el extremo norte de 6 pies.

El muelle del F.C. de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso fue autorizado en 1882²⁷ y en 1889 se otorgó la concesión para alargarlo.²⁸ En el plano de 1895 aparece con el nombre de muelle Cantón, que se encontraba en construcción, y sería de 160 metros de longitud con un calado durante la pleamar en el extremo norte de 9½ pies.

Con respecto al muelle de la agencia comercial, éste se inauguró en 1893.²⁹ El plano de 1895 menciona que la longitud era de 200 metros y tenía un calado durante la pleamar en el extremo norte de 10½ pies.

Para 1897 Progreso contaba con cuatro muelles: fiscal, Cantón, Otero (antes agencia comercial) y Rotger; siendo más utilizado el primero por presentar mayores ventajas, pues los demás no llenaban las condiciones de calado y extensión que se necesitaban para las maniobras, haciéndose la mayoría de las operaciones en la bahía con la ayuda de un tren de alijo. En el mismo año se inició la construcción de un cuarto tramo del muelle Cantón y de un pequeño atracadero entre los muelles fiscal y Cantón.³⁰

En 1906 existían ya cinco muelles que eran: el muelle Otero, el muelle No. 5, el muelle fiscal, el muelle Rotger y el muelle Porfirio Díaz. Sin embargo, para 1926 sólo sobrevivían tres de ellos: el muelle No. 3, el muelle fiscal y el Benito Juárez.

Con respecto a los muelles podemos decir que el que siempre se conservó, ya que era el muelle oficial, fue el fiscal; el que comenzó como de los Ferrocarriles de Mérida a Valladolid, fue cambiando de nombre, ya que se llamó posteriormente Cantón, No. 5 y posteriormente desapareció, ya que el plano de 1926 nos señala que sólo existían remantes de éste. El muelle de la agencia comercial se transformó en muelle Otero y muelle No. 3; el muelle Rotger aún existía en 1906, pero en el plano de 1926 ya no se encuentra, y el muelle que en 1906 aparece como Porfirio Díaz se convirtió en Benito Juárez en el plano de 1926.

²⁶ *Ibidem*, p. 153.

²⁷ *Ibidem*, p. 158.

²⁸ *Ibidem*, p. 174.

²⁹ *Ibidem*, p. 190.

³⁰ *Ibidem*, pp. 206-208.

En la construcción de los muelles tuvo un papel muy importante la iniciativa privada, pues incluso, como se ha mencionado, la ampliación del muelle fiscal fue concesionada a su constructor. Siendo éste el muelle oficial, pervivió por más tiempo, hasta que por su estado de conservación causado, por el desgaste de los materiales con que fue realizado y la obsolescencia de dicho elemento para el atracado de barcos de mayor calado, llevó al gobierno federal a auspiciar la construcción de uno nuevo en la década de los cuarenta del siglo pasado, siendo el que prevalece hasta nuestros días. Los demás muelles construidos por la iniciativa privada se fueron deteriorando y abandonando cuando la industria henequenera decayó y con esto la necesidad de su uso.

La infraestructura ferroviaria

El ferrocarril de Mérida a Progreso fue un medio que permitió llevar y traer mercancías principalmente desde las haciendas hasta el puerto de embarque que las llevaría a distintos puntos del país y el extranjero. Los primeros proyectos surgieron aún cuando Progreso no se había habilitado como puerto.

El primer presupuesto para su construcción data de 1857 y fue realizado por el Ing. Santiago Méndez.³¹ Otro proyecto fue el del estadounidense Edwin Robinson, a quien le concedieron la construcción y la explotación del ferrocarril Mérida-Progreso en 1862 por parte del estado, prorrogándose el plazo en 1863 y 1864, pero con el advenimiento del imperio de Maximiliano, la concesión quedó sin efecto.³²

Después de ser implementado Progreso como puerto de altura se volvió a mencionar la construcción del ferrocarril de Mérida a Progreso. En 1873 quien al parecer tenía la concesión de la línea era la empresa del Ferrocarril Interoceánico, que se la traspasó a la sociedad de los señores Contreras Elizalde y Rendón Peniche, celebrándose un contrato entre dichos señores y el Ministerio de Fomento para la construcción de la vía férrea el 2 de mayo de 1874.³³ Este primer proyecto de ferrocarril fue el de vía ancha.

La red ferroviaria de vía ancha³⁴ y su estación

La dirección que siguió la red ferroviaria de vía ancha fue de la estación de Mérida rumbo al norte por el camino de Itzimná, para conti-

³¹ Gabriel Ferrer de Mendiola, *op.cit.*, p. 539.

³² *Ibidem*, p. 541.

³³ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *op. cit.*, p. 115.

³⁴ Es en la que la separación entre los rieles es de 1,067 a 1,520 mm.

nuar al poniente del camino carretero hasta arribar al puerto; adicionalmente se construyó un ramal de la estación de Mérida hasta el “Portal del Maíz”.³⁵

Los primeros carriles se colocaron el 1º de abril de 1874 en la iglesia de la Mejorada. En 1877 el tren hacía el recorrido hasta Santa María, en 1878 hasta San Ignacio y en 1879 a legua y media del puerto. Para 1880 ya se habían concluido 34 kilómetros del ferrocarril, llegando finalmente a Progreso en 1881, inaugurándose la red ferroviaria completa el 15 de septiembre de ese año.³⁶

Los primeros doce kilómetros, de Mérida a Xcanatún, fueron construidos bajo la dirección del Ing. Vicente Méndez Echazarreta, los veinticinco kilómetros de Xcanatún a Progreso estuvieron dirigidos por el Ing. y Lic. Olegario Molina, auxiliado por el Ing. Olegario G. Cantón.³⁷

La primera estación ubicada en Mérida para el tramo a Progreso se localizó en la plaza de la Mejorada y la del puerto en la calle 28 (78) entre 25 y 27, y fue inicialmente de madera. Para 1893 la estación contaba con dos pisos y era de mampostería.

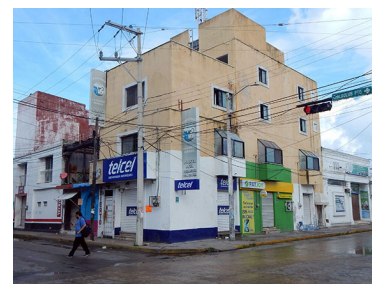
A pesar de la fusión de los ferrocarriles de vía ancha y angosta a principios del siglo xx la estación continuó funcionando, pero a raíz de la construcción del nuevo muelle en la década de 1940 y de una nueva estación de vía angosta en la siguiente década, la antigua perdió su uso original, cambiando al comercial, al estar ubicada en el radio de la zona cuyo principal punto nodal era el mercado, y se fue subdividiendo hasta casi desaparecer, ya que son pocos los vestigios reconocibles actualmente de ella. En cuanto a la red viaria, no existe ninguna huella de ella (Figura 7).

Figura 7.

Izquierda. Estación del ferrocarril de vía ancha, 1907. Fuente: “Yucatán pasado glorioso”, <https://www.facebook.com/hoto/?fbid=979720686711023&set=a.735141191168975>.

Centro. La exestación en 1988. Fuente: Archivo Pablo Chico Ponce de León.

Derecha. Estado actual de la exestación. Fuente: Archivo de la autora, 2023.



³⁵ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *ibidem*.

³⁶ *Ibidem*, pp. 127-140.

³⁷ Gabriel Ferrer de Mendiola, *op.cit*, p. 546.

La red ferroviaria de vía angosta³⁸ y su estación

En 1882 se colocó el primer riel del Ferrocarril Mérida-Valladolid con ramal a Progreso, siendo otorgada la concesión al Gral. Francisco Cantón. El ingeniero y contratista de la obra fue Antonio Espinosa. En 1886 se concluyó el nuevo ferrocarril inaugurándose el 4 de julio,³⁹ posteriormente se construyó el local de la estación que estaba ubicado en la calle 29 con 32 (82), terminándose en mayo de 1887. Los planos fueron elaborados por el Lic. Mariano Brito y el constructor fue el maestro carpintero Víctor Maldonado.⁴⁰ Esta estación fue demolida y en su lugar se construyó una moderna en la década de 1950, la cual, si bien aún existe, con uso actual de vivienda ha perdido la sección de la sala de espera abierta, teniendo el antiguo patio de maniobras del ferrocarril el uso de paradero de autobuses urbanos. Como en el caso de la anterior red viaria, ésta también ha perdido (Figura 8).

Fue la desaparición del sistema de transporte ferroviario, propiciado por la ausencia de inversión, primero por parte del sector privado y en años posteriores por el sector público, y el subsecuente floreci-



Figura 8. Estación del ferrocarril de vía angosta, s/f.

Fuente: Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *Progreso y su evolución. 1840 a 1900*, Mérida, Yucatán, Díaz Massa, 1957, p. 165.

³⁸ Es en la que la separación entre los rieles es de 600 a 1,067 mm.

³⁹ Gabriel Ferrer de Mendiola, *íbidem* p. 557.

⁴⁰ Romeo Frías Bobadilla y Rubén Frías Bobadilla, *op.cit.*, pp. 163-164.

miento del transporte carretero, que propició la falta de conservación y valoración de las estaciones, especialmente de la antigua de vía ancha, que es la que al dejar de tener dicha función más temprano que la de vía angosta, fue ocupada para usos comerciales. Ha sido también la falta del reconocimiento como patrimonio edificado de este elemento por parte de la sociedad y el gobierno lo que ha provocado su destrucción.

En el caso de la nueva estación de vía angosta, fue la poca valoración por el patrimonio construido que se tiene en México por el patrimonio cultural de la segunda mitad del siglo xx lo que ocasionó su parcial destrucción, aunque el uso actual ha preservado parte de este conjunto.

La gestión y el manejo del transporte marítimo y ferroviario

Si bien una adecuada infraestructura marítima y ferroviaria permitió realizar el transporte, no fue suficiente para funcionar adecuadamente, ya que se necesitaban dos elementos importantes: las agencias encargadas de su gestión y los trabajadores que llevaran a cabo las maniobras de carga, descarga y transporte.

Las agencias comerciales

Las agencias comerciales o comisionistas realizaban las operaciones de introducción y manejo de mercancías, contaban con almacenes, efectuaban la carga y descarga de los buques, trámites aduanales, transporte y demás maniobras relacionadas con el transporte de mercancías.⁴¹

Al inicio del siglo xx las que existían eran la de José Gabriel Escalante, la Agencia Comercial S.A., Menalio Martín Cordovi, J.F. Capetillo y Cía. y el departamento de Consignaciones del Ferrocarril de Mérida a Valladolid con Ramal a Progreso, S.A.⁴² de todas estas agencias se mencionarán dos.

• La Agencia Comercial

La “Agencia Comercial, S.A.” fue fundada en agosto de 1887, ubicándose sus oficinas en un edificio cercano a las instalaciones portuarias. Contaba con trabajadores que realizaban todas las la-

⁴¹ Gonzalo Navarrete Muñoz, “Líneas navieras que llegaban a Progreso en el siglo xix y xx. Mérida de Yucatán”, *Mérida de Yucatán.com*, Mérida, Yucatán, 2014, <https://www.meridadeyucatan.com/lineas-navieras-que-llegaban-progreso-en-el-siglo-xix-y-xx/>, consultado el 17 de julio de 2023.

⁴² *Ibidem*.

bores portuarias. Poseía diez almacenes con capacidad de 780,000 pies cúbicos (30,000 pacas de henequén), otro dedicado a materiales de construcción y dos casas. Adicional a estas instalaciones tenía tres almacenes más en arriendo con una capacidad de 36,400 pies cúbicos (14,000 pacas de henequén), siendo la capacidad total de todos sus almacenes de 1,650,000 pies cúbicos (62,000 pacas de henequén).⁴³

En la primera década del siglo xx esta agencia fue adquirida por Ferrocarriles Unidos de Yucatán, empresa que desapareció posteriormente. Las edificaciones fueron sustituidas por otras, no relacionadas con su función inicial.

• La agencia de José Gabriel Escalante

De acuerdo con el plano de Progreso de 1926, la agencia fue fundada por José Gabriel Escalante en 1897, y estableció una compañía de navegación con el nombre de "Yucatán Line", que hacía la travesía entre Progreso y Tampico, Veracruz, La Habana, Nueva York, Nueva Orleans y Galveston.

Las oficinas de la agencia se encontraban ubicadas en la calle 27 y la 26 (76), núm. 126, y el almacén No. 1 en la calle 26 (76) entre 27 y 29. Poseía otras edificaciones en Progreso, como eran la ubicada frente al mar, aledaña al muelle Benito Juárez y las ubicadas en la calle 26 (76) con 27, 25 entre 74 y 76, 20 (70) entre 23 y 25, 27 entre 24 (74) y 22 (72) y 27 con 20 (70).

Con el paso del tiempo el uso de las oficinas de la agencia cambió, como lo ejemplifica una imagen de 1988, conservando su esquema original, aunque con algunas características formales modificadas. En 2014 se demolió el pórtico de acceso y la primera crujía ubicada al oeste del terreno, con el fin de construir una tienda OXXO. Afortunadamente el INAH intervino para frenar la demolición por tratarse de un edificio histórico, pues se construyó en 1897, y a pesar de que OXXO se amparó contra el fallo federal que ordenó la reconstrucción, al final tuvo que realizarla (Figura 9). También subsiste hasta nuestros días el almacén aledaño a la oficina, actualmente sin uso.

Figura 9.

Arriba. Agencia del Sr. José Gabriel Escalante.

Fuente: Ubaldo A. Moriconi, *Álbum Yucateco*, 1901, Mérida, Yucatán, S.E., s/n.

En medio. La edificación en 1988 cuando tenía un uso distinto.

Fuente: Archivo fotográfico de Pablo Chico Ponce de León.

Abajo. Estado actual con uso de tienda OXXO.

Fuente: Archivo fotográfico de la autora, 2023.



⁴³ Ubaldo A. Moriconi, "La Agencia Comercial S.A.", *Álbum Yucateco*, Mérida, Yucatán, s.e., 1901, pp. 57-58.

Las asociaciones de trabajadores

Junto con las casas comerciales que realizaban la gestión del transporte, los trabajadores portuarios fueron otro de los elementos importantes para el funcionamiento de los sistemas de transporte, que, en la segunda década del siglo xx, se constituyeron en asociaciones y sindicatos, la gran mayoría con una edificación donde realizaban sus reuniones y eventos sociales.

Una de las primeras asociaciones que se formó el 27 de abril de 1911 fue la “Sociedad de Trabajadores Marítimos de Progreso”, que posteriormente se convirtió en “Liga de Trabajadores Marítimos” y después en “Sindicato Único de Trabajadores Marítimos de Progreso”. El sindicato creó una dependencia que se denominó “Maniobras Marítimas de Progreso, S.C.L.” y adquirió su primer local social en las calles 29 y 34; posteriormente ocupó el edificio ubicado en la calle 27 núm. 156, que constaba de dos pisos. El edificio se comenzó a construir el 2 de diciembre de 1925 y se terminó el 31 de diciembre de 1927.⁴⁴ Al desaparecer el sindicato, el edificio fue vendido y si bien aún se conserva, su interior ha sido alterado por el uso comercial que tiene (Figura 10).



Figura 10.
Izquierda. Local de “Maniobras Marítimas de Progreso, S.C.L.”, s/f.
Fuente: Archivo Romero Frías Bobadilla.
Derecha. El local en la actualidad.
Fuente: Archivo fotográfico de la autora, 2023.

La “Sociedad de Trabajadores Terrestres José María Pino Suárez” quedó conformada el 28 de diciembre de 1911 y posteriormente se le designó “Sindicato de Trabajadores Terrestres Piedad Luna”.⁴⁵ Las actividades desempeñadas eran de carga y descarga de mercancías de importación y exportación en carros y plataformas del ferrocarril y camiones, así como la estiba y desestiba en los almacenes tanto particulares como fiscales. La edificación sede se encontraba

⁴⁴ Rómulo S. Aguilar Escamilla, *Progreso, su evolución política y sindical*, Mérida, Yucatán, Díaz Massa, 1953, p. 43.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 47.

ubicada en la calle 27 entre 28 y 26 (78 y 76). Ésta fue sustituida posteriormente por una más moderna, que actualmente se encuentra subdividida e irreconocible, teniendo un uso comercial.

La “Liga de Trabajadores Terrestres” había establecido dos grupos de trabajo, los que se dedicaban a todo tipo de mercancías y los que se dedicaban al henequén, siendo estos últimos los que decidieron separarse y formar la “Unión de Trabajadores Henequeneros Mártires de Chicago”, que se constituyó el 7 de mayo de 1919.⁴⁶ Su edificio se encontraba ubicado en la calle 31 entre 34 (84) y 36 (86). El primer local de la agrupación fue demolido para construir uno nuevo, que actualmente tiene otro uso y se encuentra muy modificado.

La “Liga de Alijadores Marítimos Unión y Prosperidad” se constituyó como tal el 31 de diciembre de 1911, desempañaban labores de descarga y carga de los buques y vapores que arribaban al puerto, trabajando en las canoas y lanchones.⁴⁷ Adquirieron en 1920 un local ubicado en el No. 142 de la calle 32 (82), el cual demolieron edificando uno nuevo que se inauguró en 1921, ubicado frente a la estación del ferrocarril de vía angosta.⁴⁸ Respecto a esta edificación no se ha podido determinar si la que se encuentra en el lugar descrito es la original.

La “Liga de Plataformeros de Progreso Unión y Trabajo” primero se denominó “Sociedad Mutualista de Plataformeros”, fundándose en 1901 y conformándose en 1915.⁴⁹ Los plataformeros eran los encargados de conducir la mercancía que llegaba y se enviaba de los almacenes de los comisionistas a los muelles para dejarla a un costado de los buques. Posteriormente se formó la sociedad cooperativa “Plataformeros de Progreso, S.C. de R.L.”, fundada en el año de 1924, que comenzó a funcionar hasta 1928. Tuvieron un local propio a partir del primero de enero de 1919, ubicado en la calle 34 (84) y 29 No. 140.⁵⁰ Posteriormente ocuparon el ubicado en la calle 28 (78) entre 29 y 27, que aún se conserva y tiene el uso comercial y de servicios.

Respecto a las edificaciones de las agrupaciones obreras, fue a partir de la construcción del nuevo muelle en la década de 1940, cuando se reglamentó el trabajo en él, que varias fueron desplazadas, factor que contribuyó a su desaparición. Las que permanecieron

⁴⁶ G. Romero (dir.), “Reseña Histórica de la Unión de Henequeneros Mártires de Chicago”, *La defensa del obrero*, núm. 13, Progreso, Yucatán, junio 10 de 1923, pp.34-35.

⁴⁷ Sociedad de Alijadores Marítimos de Progreso, *Reglamento de la “Sociedad de Alijadores Marítimos de Progreso”*, Mérida, Yucatán, Imprenta de la Escuela Correccional del Estado, 1912, p. 1.

⁴⁸ G. Romero, *op. cit.*, p. 15.

⁴⁹ Rómulo S. Aguilar Escamilla, *op. cit.*, p. 56.

⁵⁰ G. Romero, *op. cit.*, p. 33.

se agruparon en un solo sindicato que desapareció en la década de 1990. Al no existir las asociaciones, las edificaciones cambiaron de uso, perviviendo en mejor estado de conservación las más antiguas, no así las modernas.

Reflexiones finales

Analizando los datos presentados podemos inferir que el proceso de globalización económica propulsado durante el periodo neoliberal de la segunda década del siglo XIX, que se prolongó hasta la Gran Depresión, contribuyó a la generación de un nuevo puerto en Yucatán y su infraestructura de transporte tanto marítima como ferroviaria, que le permitió un mayor desarrollo económico a la industria henequenera y a Yucatán. Factores como la cercanía con los mercados internacionales y la lejanía con el resto del país fueron aliados que permitieron al estado continuar con dicho desarrollo aun en tiempos de la Revolución.

Un papel importante en el proceso de génesis y transformación lo tuvo la iniciativa privada, ligada al comercio y la industria henequenera, ya que fue a través de diversas acciones y con el apoyo legal del estado que se habilitó Progreso como puerto de altura y se construyeron gran parte de los elementos de los sistemas de transporte, principalmente a través de concesiones.

El declive de la industria henequenera, principal motor del auge y desarrollo del transporte, ocasionó con el correr del tiempo que desaparecieran ante la crisis económica algunos elementos patrimoniales de los sistemas de transporte construidos con capital privado, otros han pervivido en su gran mayoría, especialmente los que por su temporalidad histórica son reconocidos como patrimonio edificado; los que tuvieron una función primordial y a cargo o con participación del estado pervivieron en su gran mayoría, con algunas excepciones.

Los elementos que conformaron los sistemas de transporte marítimo y ferroviario desde su génesis hasta el final del periodo estudiado son testimonios materiales importantes de la génesis, florecimiento económico y posterior transformaciones de Progreso, cuyos avatares se vieron reflejadas en estas estructuras, hoy patrimoniales, que constituyen la mayor parte de las que ha tenido a lo largo de su evolución los sistemas de transporte del puerto. Su transformación, pervivencia y destrucción han estado ligadas al cambio de las actividades económicas y la valoración como patrimonio de ellas, más allá del valor utilitario que tengan.

Referencias

AGUILAR ESCAMILLA, RÓMULO S.

1953 *Progreso, su evolución política y sindical*, Mérida, Yucatán, Díaz Massa.

BAQUEIRO, SERAPIO

1899 *Homenaje al distinguido yucateco J. Miguel Castro, Fundador de la Ciudad "Puerto de Progreso" y benemérito del estado...*, Mérida, Yucatán, Gamboa Guzmán.

BRACAMONTE Y SOSA, PEDRO

2007 "Yucatán: Una región socioeconómica en la historia", *Península*, vol. II, núm.2, pp.13-32, <https://repositorio.unam.mx/contenidos/58583>.

BURGOS VILLANUEVA, RAFAEL

1993 "La Ex-Aduana de Progreso, Yucatán: Arquitectura y Arqueología Histórica", *Cuadernos*, núm. 6, Mérida, Yucatán, Facultad de Arquitectura- Universidad de Yucatán.

FERRER DE MENDIOLEA, GABRIEL

1993 "Historia de las comunicaciones", en *Enciclopedia Yucatecense*, vol. III, México, Gobierno de Yucatán.

FRÍAS BOBADILLA ROMEO Y RUBÉN FRÍAS BOBADILLA

1957 *Progreso y su evolución. 1840 a 1900*, Mérida, Yucatán, Díaz Massa.

GIL COBOS, WILBERTH

2021 (13 de abril) "En el 26 aniversario de la Casa de la Cultura de Progreso", *Progreso hoy*, Progreso, Yucatán, <https://progreso-hoy.com/noticias/opinion-en-el-26-aniversario-de-la-casa-de-la-cultura-de-progreso-10133304/>.

LASCURAIN FERNÁNDEZ, MAURICIO Y LUIS FERNANDO VILLAFUERTE VÁLDEZ

2016 "Primera globalización económica y las raíces de la inequidad social en México", *Ensayos de Economía*, vol. 26, núm. 48, Colombia, Universidad Nacional de Colombia, enero-junio de 2016, <https://doi.org/10.15446/ede.v26n48.59858>.

MORICONI, UBALDO A.

1901 *Álbum Yucateco*, Mérida, Yucatán, s.e.

NAVARRETE MUÑOZ, GONZALO

- 2014 "Líneas navieras que llegaban a Progreso en el siglo XIX y XX. Mérida de Yucatán", *Mérida de Yucatán.com*, Mérida, Yucatán, <https://www.meridadeyucatan.com/lineas-navieras-que-llegaban-progreso-en-el-siglo-xix-y-xx/>.

OBER, FREDERICK, A.

- 1887 *Travel in Mexico and life among the Mexicans*, Boston, Estes and Laureat.

ORTIZ YAM, ISAURA INÉS

- 2011 *De milperos a henequeneros. Los procesos agrarios en el noroeste de Yucatán, 1870-1937*, tesis de doctorado, México, El Colegio de México, (Colecciones digitales del Colegio de México), <https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/kp78gg577?locale=es>.

QUEZADA, SERGIO

- 2010 *Yucatán. Historia breve*, México, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica.

ROMERO, G. DIR.

- 1923 (10 de junio) "Reseña Histórica de la Unión de Henequeneros Mártires de Chicago", *La defensa del obrero*, núm. 13, Progreso, Yucatán.

SAURI RIANCHO, DULCE MARÍA Y JOSÉ LUIS SIERRA VILLAREAL

- 2018 *La casta divina por dentro y por fuera*, Mérida, Yucatán, Dante.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

- s/f "Los sueños del Mar. Antiguos faros de México", *El Mirador*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, LOS SUEÑOS DEL MAR Antiguos faros de México ilustrado.pdf (sct.gob.mx).

SEÉ, HENRI

- 1961 *Orígenes del Capitalismo Moderno*, 2ª ed., Makedonio Garza (trad.), México, Fondo de Cultura Económica.

SOCIEDAD DE ALIJADORES MARÍTIMOS DE PROGRESO

- 1912 *Reglamento de la "Sociedad de Alijadores Marítimos de Progreso"*, Mérida, Yucatán, Imprenta de la Escuela Correccional del Estado.

Planos

AGENCIA COMERCIAL

1895 *Plano de la ciudad y Puerto Progreso de Castro, México, Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.*

CANTÓN, OLEGARIO

1870 *Plano del muelle para el proyectado Puerto de Progreso, México, Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.*

MANZANILLA, CASIMIRO

1857 *Plano de la proyectada ciudad El Progreso, México, Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.*

SÁNCHEZ TIRADO, M.

1892 *Plano de la ciudad de Progreso de Castro, México, Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.*

TREVIÑO, EDUARDO

1926 *Plano turístico de la ciudad y puerto de Progreso, México, Mapoteca "Manuel Orozco y Berra" del Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera.*

Josefina del Carmen Campos Gutiérrez

Departamento de Ciencias de la Tierra
Instituto Tecnológico de Mérida, México
josefina.cg@merida.tecnm.mx
<https://orcid.org/0009-0002-8520-4020>

Arquitecta y maestra en Arquitectura por la Universidad Autónoma de Yucatán. Doctora en Arquitectura por la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Docente de tiempo completo del Instituto Tecnológico de Mérida de las materias de Sistemas de Transporte y Taller de Investigación en la carrera de Ingeniería Civil. Ha participado en eventos académicos como ponente a nivel nacional e internacional y publicados artículos, capítulos de libro y un libro; siendo la línea de investigación que cultiva la de la transformación del hábitat y su entorno. Perfil deseable Prodep. Miembro de Icomos y de Docomomo.