



# Una obra de grandes magnitudes: la estación central de la ciudad de Mérida, Yucatán (1920-2020)

## A monumental project: the central station in the city of Mérida, Yucatán (1920–2020)

Ricardo Manuel Wan Moguel<sup>1</sup>

El Colegio de Michoacán / México

ricardowanmoguel@colmich.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0003-3048-6286>

### Resumen

El presente artículo tiene el objetivo de realizar un repaso general por la historia de la ex estación central de ferrocarriles de Mérida. El trabajo se realizó con los informes del Consejo de Administración de la compañía Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) y los expedientes de trabajadores ferroviarios que se encontraron en el Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY). Estas fuentes permitieron arrojar la luz sobre el capital destinado para la construcción del inmueble y las personas que laboraron en él; en aras de una cabal comprensión del estudio, se dividió el texto en cuatro apartados. En el primero, se aporta información sobre el contexto general de la historia de los caminos de hierro en Yucatán, en el segundo, se proporcionan datos relacionados con la construcción del inmueble y se vislumbran los nombres y los puestos de algunos de los trabajadores del edificio. En el tercero, se aborda el abandono, el rescate y el establecimiento de la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY) en sus instalaciones. Finalmente, se concluye el tema y se mencionan los aportes de este trabajo. **Palabras clave:** Estación, ferrocarriles, pasajeros, mercancías, por iriatio.

### Abstract

This article gives a review of the history of the old central railway station of Mérida, Yucatán. The research was done with the reports of the company Ferrocarriles Unidos de Yucatán (FUY) and the files of railroad workers that I found in the General Archive of the State of Yucatán (Archivo General del Estado de Yucatán/AGEY). These sources allowed me to discover how much money was required for the construction of the train station and the people who worked on it. For a better understanding of the study, I divided the text in four sections. In the first one, I share information on the general context of the history of what I call the iron roads of Yucatán. In the second section, I provided data related to the construction of the building and the names and positions of some of the workers. In the third, I elaborated on the abandonment period followed by the rescue and establishment of the School of Arts of Yucatán, Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY). Finally, this paper ends with conclusions and contributions. **Keywords:** Train station, railways, passengers,

### Introducción

Los primeros intentos para establecer un ferrocarril en Yucatán, México datan de mediados del siglo XIX, sin embargo, no fueron fructíferos y fue hasta 1876 que comenzó la construcción de un camino de hierro entre la capital del Estado, Mérida y el puerto de Progreso. El principal motivo para construir vías férreas fue el transporte del henequén, planta de la que se obtenía una fibra muy resistente que era enviada principalmente a los Estados Unidos.

Desde el último cuarto del siglo XIX el gobierno federal y estatal entregaron concesiones para levantar vías férreas que unieran Mérida con otros municipios del Estado. De 1876 a 1881 se construyó la primera línea, la de Mérida al Puerto de Progreso. En las últimas décadas de esa centuria se edificaron más caminos de hierro y en 1901 además de la línea mencionada con anterioridad, ya se habían concluido la de Mérida a Peto, la de Mérida a Valladolid con ramal a Progreso y la Compañía Peninsular del Ferrocarril, que unía Yucatán y Campeche.<sup>2</sup>

El territorio que cubrían las distintas líneas se denominó “divisiones” que fueron unidades administrativas, así como el espacio concreto de la relación laboral (Guajardo, 2010). Generalmente, cada una de las divisiones tenía una estación principal en la que se concentraba la actividad ferroviaria de la región en la que se establecía. En Mérida, durante los primeros años del ferrocarril, existieron diferentes edificios habilitados como estaciones; la de la primera vía, por ejemplo, estuvo en el parque de la Mejorada, también hubo otras en Campo Marte, San Cristóbal y la del Peninsular. (Ferrer, 1947)

En 1902 se creó Ferrocarriles Unidos de Yucatán que unificó las compañías ferroviarias del Estado, con excepción de la línea de Mérida a Peto. En 1908 el propietario de esa vía, Rodulfo Cantón, vendió la línea a FUY (Wan, 2020). Asimismo, se estaba trabajando en la construcción de una nueva vía entre Mérida y Tizimín. Los trabajos concluyeron en 1913, cuando se inauguró oficialmente la línea. (Wan, 2020)

El auge del henequén propició una riqueza importante en la península de Yucatán, como se ha analizado en la

1. Licenciado en Historia por la Universidad Autónoma de Yucatán. Estudió Relaciones Internacionales en la Universidad Complutense de Madrid. Es Maestro en Historia por El Colegio de Michoacán y doctorante en la misma institución. <https://orcid.org/0000-0003-3048-6286>

2. Biblioteca Yucatanense, Boletín de Estadística, Vol. 7, Año: VIII, No. 21, p. 201.

historiografía local. Al mismo tiempo, el aumento de usuarios del ferrocarril y el caos que ocasionaban los trenes cuando entraban a la ciudad, generó la necesidad de edificar un nuevo inmueble que albergara las actividades ferroviarias estatales. Se pensó en levantarlas en una propiedad que no estaba en el primer cuadro de la ciudad, cerca del barrio de la Mejorada. Esto, ayudó a un reordenamiento de las actividades industriales del Estado y además, la nueva estación fungió como puerta de entrada de viajeros y visitantes de Mérida.

El proceso de reordenamiento de los inmuebles relacionados con los caminos de hierro no solamente ocurrió en Yucatán, en muchas entidades, la infraestructura ferroviaria se edificó de manera arbitraria; por ejemplo, en la ciudad de México, Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla y Román Moreno Soto detectaron que a partir de la cuarta década del siglo XX cuando comenzó a plantearse la necesidad de reubicar ciertos inmuebles de los ferrocarriles, que se habían cimentado de manera desordenada en los primeros años de los caminos de hierro en el país (Guajardo, Bonilla, Moreno, 2019).

### La ex estación central de la ciudad de Mérida

La estación central es un inmueble que se ubica en la calle 55 entre 46 y 48 de la ciudad de Mérida. Su importancia radica en que, desde sus inicios, se planteó la idea de que concentrara toda la infraestructura de los caminos de hierro que estaba dispersa por la ciudad como se mencionó en líneas anteriores. Este edificio fue una de las construcciones más representativas de la ciudad en la primera mitad del siglo XX, de hecho se enmarca en un periodo de cambios arquitectónicos y urbanísticos ocurridos en ese periodo en la ciudad de Mérida (Díaz, 2014).

La construcción del inmueble se dio en plena Revolución mexicana. Como se ha señalado en la historiografía nacional, los enfrentamientos entre los diversos caudillos propiciaron la pérdida de la infraestructura ferroviaria del país. Los carrancistas, villistas, zapatistas y otros grupos tomaron los caminos de hierro como armas de guerra y fueron usados para el transporte de tropas y municiones; en muchas ocasiones se destruyeron los puentes, las vías, el material rodante e incluso algunas estaciones fueron saqueadas y quemadas (Mata, Casanueva, 2014). Por ejemplo, la estación del Ferrocarril Interoceánico fue incendiada por los zapatistas en 1914 y la del Mexicano del Sur dañada por las fuerzas revolucionarias, seis años después (Yanes, 2014).

En Yucatán, sin embargo, esto no ocurrió y en contraste, la construcción de la estación estaba a marchas forzadas según

se aprecia en algunos informes de FUY en esos años, hasta el 31 de diciembre de 1910 el dinero destinado al inmueble ascendía a \$184,892. De esa cantidad, \$22,042 se utilizaron para que la línea sur (la de Mérida a Peto) conectara con el nuevo edificio. El resto de los recursos se destinaron para adquirir propiedades para establecer la infraestructura, el material para los techos de las bodegas de carga y de los andenes, el pago de los trabajos que se realizaron para cambiar los talleres a esa zona y el arreglo de las vías y los escapes.<sup>3</sup> En 1912, las autoridades de FUY solicitaron a los accionistas usar el “fondo sobrante” que eran \$440,301 y destinar \$143,400 para la línea de Tizimín y \$196,249 para la estación central.<sup>4</sup>

En mayo de ese mismo año se celebró un contrato entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los directivos de FUY para que no se pagaran impuestos por la importación de los materiales necesarios para edificar el inmueble.<sup>5</sup> La exención de gravámenes no solamente ocurrió en el caso de la ex estación, los documentos consultados sugieren que las herramientas, los vagones y el material rodante que se importaban estaban exentos de estos impuestos. Adicionalmente a esas ventajas, el municipio le otorgó a FUY un permiso especial para ampliar las calles contiguas a la futura estación, siempre y cuando se indemnizara a los propietarios de los predios que se expropiaran.<sup>6</sup>

Es importante mencionar que los trabajos de proyección del edificio fueron elaborados por Carlos Hall (Ferrer, 1947), a lo largo de la obra también se ha identificado la participación de algunos ingenieros yucatecos como Manuel G. Cantón Ramos (Vidal, 1975) además, se usó una gran cantidad de mano de obra local desde el inicio de la construcción, lo que propició que los gastos de la empresa se elevaran sustancialmente.

Para junio de 1914, se asentó en un informe de FUY los avances en el inmueble y se planeaba la construcción de la torre central (Figura 1) como pronto se comenzará la construcción de la Torre de la Estación Central es necesario pensar la clase de reloj que se colocará allí.

Este reloj puede ser de tres o de cuatro caratulas, según lo desee el consejo. Debe de ser eléctrico y hay que convenir si ha de venir con campanas para tocar cuartos etc. Cuántas campanas y demás detalles. Tengo algunos pormenores de relojes y encuentro que un reloj de tres caratulas, eléctrico, de dos campanas, costará unas 250, de tres campanas 231, de cinco campanas 300.<sup>7</sup>

3. Archivo General del Estado de Yucatán (AGEY), Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: Asamblea General, Caja: 9, Exp. 11.

4. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea general, Subserie: Informes, Caja: 9, Exp. 13.

5. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: FUY, Serie: Asamblea General, Sub serie: informes, Caja: 9, Exp. 13.

6. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: FUY, Serie: Consejo de administración, Subserie: actas de Consejo, Caja: 20, Exp. 7.

7. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Consejo de administración, Caja: 10, Exp. 18.

Figura 1. Torre de la Estación Central de Ferrocarriles de Mérida. Actualmente la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY).



Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2020

En 1915, la Revolución mexicana llegó a Yucatán, con Salvador Alvarado como su principal figura. El nortero incautó los ferrocarriles por órdenes de Venustiano Carranza y la empresa pasó a denominarse Ferrocarriles Constitucionalistas. Durante su gestión (1915-1917), los trabajos continuaron con la intención de mejorar la infraestructura ferroviaria no solamente en Mérida sino en las cuatro divisiones de los caminos de hierro estatales.<sup>8</sup>

Él creía que “refundir en una sola todas las estaciones, será provechoso para actividad ferroviaria del Estado”. (Alvarado, 1988). En efecto, un año antes de que dejara su cargo como gobernador de Yucatán, durante el segundo semestre de 1917, se invirtieron \$55,000 en la construcción del inmueble, no obstante, las autoridades creían importante destinar \$200,000 más para concluir los trabajos.

Adicionalmente, los directivos de FUY pretendían llegar a un acuerdo con la Comisión Reguladora del Mercado del Henequén para la adquisición de algunos terrenos aledaños al edificio que le pertenecían, esto porque “eran importantes para la maniobra de los trenes”.<sup>9</sup>

Después de la salida del gobierno de Alvarado, Carlos Castro Morales asumió la gubernatura del Estado (1918-1920) y para ese periodo los trabajos de la estación central estaban muy avanzados. Los documentos oficiales señalan que las autoridades de FUY creían que la construcción finalizaría rápidamente.

Además, seguían con la idea de que, al concluir los trabajos, “se obtendrá una economía en los gastos de administración, el servicio será eficiente y completo.” Pero en esos años la empresa tenía problemas económicos debido a que “el precio de algunos materiales y el pago de la mano de obra ha ocasionado que el costo del inmueble sea más de lo que se había pensado”. Solamente en ese último año se invirtió \$517,202<sup>10</sup> para comprar materiales, pagar mano de obra, construir una bodega de carga, poner pisos en la bodega del Gran depósito, instalar terracería, instalar servicio de agua y electricidad y pagar mano de obra. Para el inmueble principal se invirtió \$27,898.50.<sup>11</sup>

Hasta ese año, ya se había invertido \$1,037,403 en la nueva estación,<sup>12</sup> además de estos gastos, la empresa estaba lidiando con el pago de una deuda de 825,000 libras esterlinas con inversionistas extranjeros encabezados por los británicos Bruno Von Schröder y Walpole Greenwell y el estadounidense Ernst Thalmann Baronet (Wan, 2019). La economía de los ferrocarriles yucatecos no estaba en el mejor momento, pero los trabajos continuaron hasta que en los primeros días de septiembre de 1920 se dio término a la obra.

El edificio construido de mampostería, tenía dos salones de espera, cuatro andenes interiores para los pasajeros, bodegas para almacenar mercancías y en la segunda planta se establecieron las oficinas de los directivos quienes se encargaban de operar y administrar el sistema ferroviario yucateco. Los planos fueron firmados por el ingeniero Manuel G. Cantón, el costo final del inmueble fue de \$1,484,007 (Ferrer, 1947). Esta cantidad es muy superior al gasto de FUY para edificar otras estaciones. En un municipio pequeño como Espita, apenas se destinó \$14,141 para la estación, terminada en 1908.<sup>13</sup>

8. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea General, Sub serie: Actas de Consejo, Caja: 4, Exp. 18.

9. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: Asamblea general, Subserie: actas de asamblea, Caja 5, Exp. 5.

10. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Caja 10, Exp. 10.

11. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Serie: asamblea general, Subserie: actas de asamblea, Caja 5, Exp. 5.

12. AGEY, Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Serie: Asamblea general, Subserie: informes, Caja 8, Exp. 5.

13. Disponible en: [http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium\\_zui.pl?fn=66252&rjzd=/janium/AP2/EL\\_CORREO\\_1920/d.jzd%20](http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&rjzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20)

(Consultado el 7 de septiembre de 2020).

Los directivos eligieron el 15 de septiembre de 1920 para la inauguración del edificio. Unos días antes, el general Álvaro Obregón estuvo de gira por la ciudad y según la prensa local, se creía que él encabezaría los festejos. Sin embargo, El Manco de Celaya partió hacia Campeche por lo que no estuvo presente. Finalmente, el edificio fue inaugurado por el gobernador del Estado, Antonio Ancona Albertos. Para la celebración, se realizaron bailes en sus “amplios salones” que estuvieron amenizados por la “Banda del Estado”. Las autoridades notificaron a la prensa que a partir de ese día saldrían de esas instalaciones los ferrocarriles de vía ancha y vía angosta.<sup>14</sup>

Al inaugurarse la estación el jefe del edificio fue el ingeniero Marcos Martín Gómez. En sus instalaciones trabajaron personas que ocuparon puestos de administrativos y operarios. En palabras de Manuel Irabien Rosado, laboraron más de 163 empleados de diferentes rangos en esas nuevas instalaciones (Irabien, 1928).

Además, para ese año ya operaban los talleres de La Plancha donde se reparaba de manera integral el equipo rodante de la empresa y en el que se concentraba la actividad ferroviaria estatal con departamentos de carpintería, fundición, herrería, etcétera. Algunos nombres de los trabajadores y sus cargos se localizaron en los expedientes laborales. Se sintetizan en el cuadro 1.

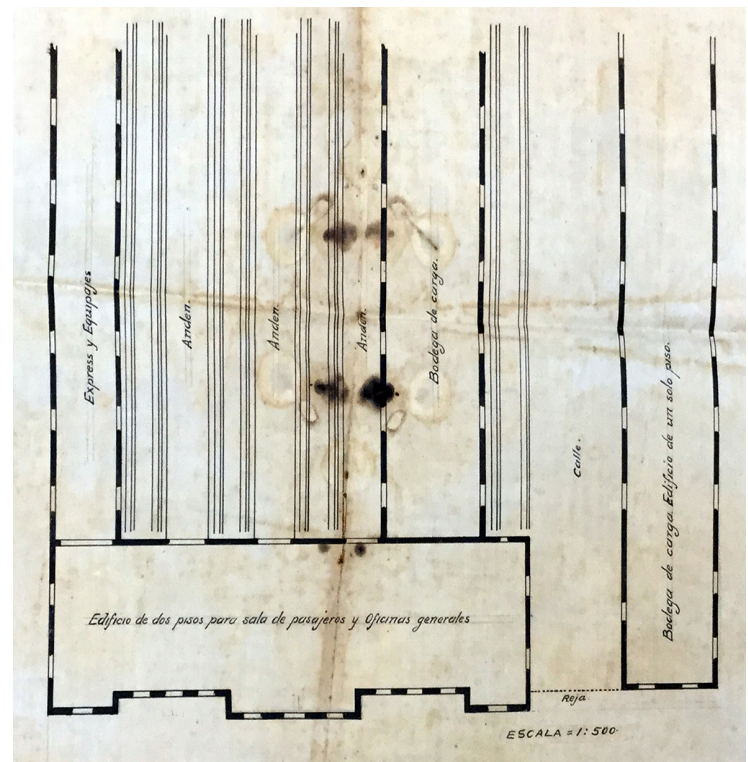
Cuadro 1. Nombres y puestos de los trabajadores de la estación central

| Nombre   | Puesto en la estación central |
|--|-------------------------------|
| Fabian Cervera   | Encargado                     |
| Remigio Chávez y Alfredo del Río   | Limpiador de coches           |
| Julio Soto Castillo, Eduardo Castillo, Pascual Rivera y Porfirio Solis Graniel | Celadores                     |
| Daniel Herrera   | Garrotero                     |
| Daniel Baas  | Auxiliar de patio             |
| José Contreras Aguilar   | Cajero                        |
| Tiburcio Ramírez Espinosa  | Guardabandera                 |
| Álvaro Buenfil   | Mecanógrafo                   |

Fuente: Elaboración propia a partir de los expedientes laborales, AGEY, Fondo: Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997.

La estación central cambió el paisaje de la ciudad ya que en las zonas aledañas se concentraron diferentes negocios destinados a brindar servicios a los pasajeros que arribaban a la entidad. Además los rieleros le dieron un ambiente industrial a esa zona conocida como “La Plancha”. En 1920 se inauguró también el Sanatorio Rendón Peniche, un nosocomio destinado a la atención de los rieleros de la entidad y de otros estados del Sureste.

Figura 2. Plano de la estación la ciudad de Mérida.



Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sección: FUY, Serie: Consejo de administración, Subserie: actas de Consejo, Caja: 19, Exp. 10.

Desde la aparición de la primera línea férrea en la entidad y hasta 1940 no había una vía férrea que conectara la península con el resto de México. No obstante, en las primeras décadas del siglo XX se retomó la idea de construir una red para unificar el sistema férreo nacional que se había planteado desde el Porfiriato. Durante el mandato de Lázaro Cárdenas (1934-1940), comenzaron los trabajos para unir el Sureste con el centro de México. En Mérida, desde 1942 notamos que se estaba invirtiendo para mejorar los patios de la estación central, ya que en ese año se destinó \$35,482 del presupuesto para esa causa.<sup>14</sup>

Además, muchos trabajadores estaban realizando labores en diversos puntos de los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche y Veracruz, para unir la península con el resto de las líneas férreas del país. En mayo de 1950, se puso en servicio la línea que unía Coatzacoalcos y Campeche. Siete años después, se inauguró la vía ancha entre Mérida y Campeche, que a su vez ya estaba conectada con Coatzacoalcos y esta, con el centro del país. (Figura 4)

14. AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: FUY, Sección: FUY, Caja: 67, Exp. 50.

En este contexto, la estación central de la ciudad de Mérida comenzó a recibir pasajeros procedentes de diferentes partes de México y la afluencia de personas aumentó como notamos en algunos reportes elaborados por FUY.

Figura 3. Ruta del Ferrocarril del Sureste, 1934.<sup>16</sup>



Fuente: AGEY, Fondo: Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Sub fondo: Ferrocarril del Sureste, Sección: Sub gerencia de vías y estructuras, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 69, Exp. 6.

En 1977 se realizó una inspección del inmueble en la que se identificó que estaba en buen estado. La infraestructura ferroviaria de la estación incluía varios inmuebles destinados como escuela de capacitación, bodegas y andenes. La información recopilada en ese año se presenta en el cuadro 2.

Cuadro 2. Infraestructura ferroviaria de la ciudad de Mérida, 1977.

|  |   |
|--|---|
| Estación central                         | La planta baja del edificio (2,172 m <sup>2</sup> ) administrativo es de mampostería, columnas de concreto armado y techo de concreto. La planta alta (1,572 m <sup>2</sup> ) tiene muros de mampostería con divisiones de madera, techo de lámina de zinc y plafón de madera, ambos con piso de mosaico. |
| Escuela de capacitación                  | De una sola planta (280 m <sup>2</sup> ), muros de boques de concreto y techos de concreto y piso mosaico.  |
| Jefatura de la estación                  | Ocupa 132 m <sup>2</sup> , tiene muros de mampostería, techos de lámina de zinc con falso plafón de aluminio.   |
| Bodega en la calle 46                    | Muros de mampostería, techo de lámina de zinc y estructura de madera y piso de concreto con andenes por el lado de la calle 46 y calle privada.   |
| Bodega en la calle privada y andén       | Tiene muros de mampostería, techo de lámina de zinc y estructura de madera y piso concreto; con andenes en el lado de la calle privada.   |
| Bodegas de la calle 48 de exprés y carga | Muros de mampostería, techo de lámina de zinc, estructura de madera y piso de concreto con andenes en el lado de la calle 48.   |
| Andenes                                  | Tiene una cubierta de lámina de zinc con estructura metálica y tres andenes de piso de concreto amplios para recibir pasajeros.   |

Elaboración propia a partir de: AGEY, Archivo Histórico del Museo de los Ferrocarriles de Yucatán, Fondo: Ferrocarriles Unidos del Sureste, Serie: superintendencia de vías y estructuras, Caja: 35, Exp. 29.

Figura 4. Fachada de la ex estación de ferrocarriles, Mérida Yucatán.



Fuente: Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY)

16. Este mapa se publicó por primera vez en la revista Mirada Ferroviaria en el 2020.

### Abandono de la ex estación y recuperación del inmueble

Según se mencionó en las líneas anteriores, la estación central estaba en buen estado hasta la década de 1970. En los dos lustros siguientes, aún se recibían trenes procedentes de Coatzacoalcos, Veracruz. A partir de 1990, la falta de inversión provocó que los caminos de hierro no pudieran competir con las carreteras. En ese contexto, las diferentes líneas que conectaban con la capital dejaron de operar paulatinamente.

Al no haber transporte de pasajeros, el inmueble comenzó a caer en desuso, aunque las oficinas siguieron operando. También las locomotoras arribaban constantemente a los talleres de La Plancha a recibir mantenimiento. En el 2004, se creó la Escuela Superior de Artes de Yucatán (ESAY) que actualmente está instalada en el antiguo inmueble. En los años recientes, los andenes están pasando por un proceso de restauración. La idea principal de un grupo de vecinos y asociaciones civiles es que ese espacio sea usado como un centro cultural, pero se desconoce cual será su futuro debido a las construcciones del Tren Maya. Las autoridades estatales y federales pretenden usar ese espacio como centro de operaciones de esa empresa. Sin embargo, aún no se tiene certeza de lo que acontecerá.

La presencia de estudiantes y profesores investigadores del ESAY ha dado un nuevo impulso a la zona. Los comerciantes de frutas aún se encuentran a los costados de la ex estación. Los alrededores todavía están pasando por un proceso de transformación, pero pronto el paisaje urbanístico volverá a tener el esplendor que tuvo en el pasado.

Figura 5. Restauración de los andenes, ex estación de Mérida, 2020



Fotografía: Alberto Paz Bustamante, 2020.

### Conclusiones

El texto presentado es un primer acercamiento a la historia de la ex estación central de ferrocarriles. La mirada se enfocó a la inversión realizada por las autoridades de FUY debido a que las fuentes consultadas no permitieron conocer la parte social del inmueble. La ex estación central de Mérida fue el eje articulador de la ciudad por lo que jugó un papel importante en el día a día de las familias meridanas, por ello, no se rechaza la posibilidad de realizar un estudio más amplio en el que se analicen aspectos como el cambio paisajístico alrededor del inmueble y la vida de las personas que ahí laboraron.

Podemos concluir que la construcción del edificio fue una prioridad para las autoridades de FUY y aunque el precio de los materiales y la mano de obra se incrementaron considerablemente, los trabajos no se detuvieron hasta concluirlo e inaugurarlos hace 100 años, el 15 de septiembre de 1920. El edificio es el más importante en materia ferroviaria del Sureste mexicano y hasta la actualidad permanece vigilante. La historia de los ferrocarriles en Yucatán aún se está escribiendo, junto a la de la ex estación central de Mérida.

**Archivos y Fondos:**

Archivo General del Estado de Yucatán: Fondos: *Archivo Histórico del Museo de Ferrocarriles de Yucatán y Ferrocarriles Yucatecos 1871-1997*.

Biblioteca virtual del Estado de Yucatán

**Webgrafía:**

<http://www.esay.edu.mx/wp/la-escuela/>  
[http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium\\_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL\\_CORREO\\_1920/d.jzd%20](http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20)

<http://www.esay.edu.mx/wp/la-escuela/>  
[http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium\\_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL\\_CORREO\\_1920/d.jzd%20](http://acervo.bibliotecavirtualdeyucatan.com.mx/janium-bin/janium_zui.pl?fn=66252&jzd=/janium/AP2/EL_CORREO_1920/d.jzd%20)

**Bibliografía:**

Alvarado, S. (1988). *Carta al pueblo de Yucatán: Mi sueño*. México: Maldonado Editores.

Güémez, M. A. (2014). “*La tercera modernización urbana de Mérida, Yucatán: la ampliación territorial de una agrociedad (1914-1951)*”. *Revista de la Universidad autónoma de Yucatán*, 50-65.

Guajardo Soto, G. (2010). *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Guajardo Soto, G. I. B. (2019). *Los Ferrocarriles en la ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970*. México: Secretaría de Cultura y Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Ferrocarriles.

Ferrer Mendiola, G. (1947). *Historia de las comunicaciones*. En *Enciclopedia yucatanense* (págs. 507-626). Mérida: Gobierno de Yucatán.

Vidal Rivero M. (1975). *Historia del ferrocarril en Yucatán*. Mérida: Editorial Zamná.

Yanes Rizo, E. (2014). *De estación a museo. La estación del Ferrocarril Mexicano: la puerta de entrada a la ciudad de Puebla*. Puebla: Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero.

Irabien Rosado, M. (1928). *Historia del ferrocarril en Yucatán*. Mérida. Talleres Gráficos Bassó.

Wan Moguel, R. (24 de junio de Junio de 2019). *Inversionistas extranjeros en los caminos de hierro yucatecos*. Por esto!

Wan Moguel, R. (2020). “*El ferrocarril del Sureste: Antecedentes, construcción e infraestructura de la línea (1934-1977)*”. *Mirada ferroviaria*, pp. 5-14.

Wan Moguel, R. (2020) “*Los caminos de hierro en Yucatán (1876-1977)*”, *Glifos*, No. 56, oct-diciembre, 2020, pp. 16-23.