

## **Herencia patrimonial de los sistemas de transporte ferroviario y marítimo en Progreso, Yucatán, México. Pervivencias frente a las transformaciones del sistema económico**

### **Heritage of the rail and maritime transportation systems in Progreso, Yucatán, México. Survivals against the transformations of the economic system**

*Enviado em: 31-10- 2023*

*Aceito em: 08-01-2024*

**Josefina del Carmen Campos Gutiérrez<sup>1</sup>**

#### **Resumen**

Progreso surgió como puerto de Yucatán en la segunda mitad del siglo XIX. A lo largo de su existencia se fueron edificando los elementos de infraestructura y equipamiento que eran necesarios para el transporte marítimo y ferroviario, que con el tiempo se convirtieron en patrimonio edificado, pero que no han pervivido en todos los casos hasta nuestros días. En este artículo se expondrá el surgimiento y evolución del patrimonio edificado de los sistemas de transporte marítimo y ferroviario del puerto de Progreso durante el Liberalismo Económico y Keynesianismo, la transformación y pervivencia que han tenido durante el Neoliberalismo y una evaluación del estado de conservación de éste.

**Palabras clave:** Patrimonio edificado; transporte marítimo; transporte ferroviario

#### **Abstract**

Progreso emerged as a port for Yucatán in the second half of the 19th century. Throughout its existence, the infrastructure and equipment elements that were necessary for maritime and railway transport were built, which over time became heritage but have not survived in all cases to this day. This article will present the emergence and evolution of the built heritage of the maritime and railway transport systems of the port of Progreso during Economic Liberalism and Keynesianism, the transformation and survival that they have had during Neoliberalism, and an evaluation of the state of conservation of this.

**Key words:** Built heritage; maritime transport; railway transport

---

<sup>1</sup> Docente de tiempo completo del Instituto Tecnológico de Mérida. Correo electrónico: [josie\\_mx@yahoo.com](mailto:josie_mx@yahoo.com)

## Introducción

En el desarrollo y apogeo de la industria henequenera, los sistemas de transporte ferroviario y portuario de Progreso tuvieron un papel esencial. Fue dicha industria la que impulsó la creación de dicho puerto en sustitución del de Sisal, por factores tales como la cercanía con Mérida, la capital del Estado de Yucatán y el ahorro de tiempo y dinero en el transporte de las mercancías, e igualmente la introducción del ferrocarril, que se construyó con inversión privada en el período liberal del Porfiriato y contribuyó a llevar desde las haciendas el producto de exportación de esta época que era el henequén.

Para el buen funcionamiento de los dos sistemas de transporte se construyeron muelles, un faro, una aduana, almacenes, vías férreas y estaciones, que se convirtieron en edificaciones patrimoniales, que con el correr del tiempo y el cambio del modelo económico se fueron transformando, en el mejor de los casos, o destruyendo en el peor, y a la vez dieron origen a otras edificaciones patrimoniales surgidas en el siglo XX.

En este artículo se analizará el surgimiento del patrimonio edificado de los sistemas de transporte marítimo y ferroviario del puerto de Progreso durante el Liberalismo Económico<sup>2</sup> y la transformación y pervivencia que ha tenido durante el Keynesianismo<sup>3</sup> y el Neoliberalismo,<sup>4</sup> evaluando la producción y las transformaciones de los elementos patrimoniales en cada una de estas tres etapas del capitalismo y sus circunstancias concretas en México y Yucatán, así como la situación y el estado de conservación de los elementos supervivientes.

En primer término, se planteará brevemente el marco teórico bajo el cual se analiza el tema de estudio, para posteriormente, a través de los modelos económicos planteados, comprender cómo surge, se transforma o se des-

---

2 El Liberalismo Económico señala que la mejor forma de alcanzar el desarrollo económico y la eficiencia en la asignación de los recursos es a través de un mercado libre sin la intervención del Estado.

3 El Keynesianismo es una teoría económica basada en la intervención del Estado. Para ello, éste tenía que influir en una política económica con el objetivo de reactivar la demanda y ayudar a que el consumo se fomentara.

4 El Neoliberalismo está basado en el mercado de libre competencia como fundamento de toda economía capitalista. Propone políticas de mínima intervención del Estado.

truye el patrimonio edificado vinculado a los sistemas de transporte ferroviario y marítimo, concluyendo con unas reflexiones.

## **La transformación del patrimonio edificado vinculado a los sistemas de transporte**

El patrimonio edificado desde su origen hasta nuestros días ha sido objeto de transformaciones, producidas a su vez por la sociedad de la que forma parte, siendo un elemento de cambio importante sobre ella, el del sistema económico capitalista. Éste ha pasado por varias etapas o modernizaciones<sup>5</sup>, que se producen a nivel mundial y que tienen repercusiones en mayor o mayor grado en países como México y en cada uno de sus estados, como es el de Yucatán.

Siendo el patrimonio cultural edificado un producto social, también se transforma, tanto en su concepto como en su especificidad concreta, ya que debe responder a nuevas actividades de la sociedad y, por lo tanto, nuevos usos y configuraciones, o corre el riesgo de desaparecer. Si cambian las prácticas sociales a lo largo del tiempo, acorde con el proceso de transformación del sistema económico, el patrimonio cultural edificado también lo hace, así como el tipo de valoración.

El resultado de la investigación que aquí se presenta explica que a través del proceso de transformación social, propiciado principalmente por los cambios en los elementos del modo de producción capitalista, 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, desde su origen hasta nuestros días, al igual que el tipo de reconocimiento o valoración patrimonial que la sociedad tiene de ellos, que permite o no su conservación.

Para realizarla se llevó a cabo una investigación documental y de campo. La documental tuvo el objetivo de obtener información referente al surgimiento y evolución del puerto de Progreso y los sistemas de transporte maríti-

---

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

mo y ferroviario, haciendo énfasis en la infraestructura de apoyo que surgió y se transformó a lo largo de los años hasta nuestros tiempos. Las principales fuentes de información consultadas fueron libros, artículos, periódicos y planos históricos. La de campo tuvo como objetivo determinar la existencia de los elementos que surgieron a lo largo del tiempo y, en el caso de los que perviven, conocer el estado actual de conservación que guardan.

### **El surgimiento de Progreso y los sistemas de transporte marítimo y ferroviario durante el Liberalismo Económico**

El triunfo del Capitalismo comenzó a prepararse con la transformación de los medios de comunicación, la navegación a vapor y los ferrocarriles en la segunda mitad del siglo XIX. El período de mayor expansión económica se produjo entre 1850 y 1874, que fue de gran cambio y crecimiento, en donde a Inglaterra se le fueron añadiendo otros países industrializados como Francia, Alemania y Estados Unidos (SEÉ, 1961, p. 111-120).

En lo referente a México, este cambio se consolidó en la década de 1870, concordando con la llegada al poder del Gral. Porfirio Díaz, etapa en la que se instituyeron cambios basados en políticas económicas liberales. Durante este período, las reformas institucionales que se llevaron a cabo tendían a establecer garantías en las inversiones y propiedades, a partir de un modelo político y jurídico autoritario, lo que convirtió a México en un buen escenario para la inversión (LASCURAIN y VILLAFUERTE, 2016, p.68-78).

Los mayores avances de la época se produjeron en los sistemas de transporte ferroviario y marítimo. A través del entramado ferroviario, se conectaron vastos territorios y mercados, abaratándose los costos por la capacidad de carga que tenía, e igualmente abriendo camino a la creación de grandes mercados que eran necesarios para la industrialización. En el caso del desarrollo tecnológico de los barcos, éstos tuvieron una mayor capacidad de carga y velocidad, lo que contribuyó a transformar el transporte y la infraestructura marítima nacional e internacional, como por ejemplo alargar el tamaño de los muelles para permitir barcos de mayor calado, y a abaratar el movimiento de

bienes y personas. En el caso de México, se realizó una acelerada construcción de ferrocarriles a partir del decenio de 1880, lo que integró el mercado nacional, aumentó el volumen de carga transportada, redujo costos y agilizó la movilidad de mano de obra. La llegada del ferrocarril a los puertos mexicanos produjo un flujo mayor de exportaciones (LASCURAIN y VILLAFUERTE, 2016, p.71-85).

En el caso de Yucatán, la demanda estadounidense del henequén facilitó el desarrollo capitalista de las haciendas, que alcanzó su madurez hacia 1880, influenciado por el capital norteamericano en el financiamiento de la agroindustria henequenera (BRACAMONTE, 2007, p. 25). De acuerdo con Zulueta (2004, p. 180), para mediados de la década de 1890, el valor de la producción agrícola henequenera de Yucatán alcanzó aproximadamente el 59 % del total del valor de la producción agropecuaria de México; siendo el henequén la principal exportación agrícola de México desde 1880 y por cuatro décadas más. El boom henequenero generó también beneficios para el gasto público, que se vio reflejado en subvenciones ferroviarias y en las obras de construcción y modernización del puerto de Progreso, entre otras (ZULUETA, 2004, p. 228-229).

A pesar de estallar la Revolución en México en 1910, Yucatán no sufrió el deterioro de sus exportaciones de henequén, por su situación geográfica y su red ferroviaria interna, relativamente independiente, que permitía a los productores conectarse directamente al mercado externo, en especial el estadounidense (ORTIZ, 2011, p. 169).

Con el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, se incrementó la demanda de la fibra, situación que benefició a los agroindustriales (KUNTZ, 2007, p.83-86), teniendo un crecimiento sostenido la industria henequenera hasta 1915 (BRACAMONTE, 2007, p. 25), año en que la Revolución llegó al Estado con la presencia del general sinaloense Salvador Alvarado, afectando el transporte ferroviario, ya que la primera medida que tomó fue la confiscación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, pues el movimiento revolucionario necesitaba este medio de transporte estratégico para movilizar a las tropas (QUEZADA, 2011, p. 186).

Igualmente, el general Alvarado comenzó a implementar el reparto agrario decretado en 1915, aunque la mayor parte de él se realizó entre 1922 y 1924 por el gobierno de Felipe Carrillo Puerto, respetándose los planteles de henequén y expropiándose los terrenos no cultivados de las haciendas. Al terminar la Primera Guerra Mundial, también lo hizo la preeminencia de la fibra yucateca en el mercado internacional, debido a la competencia mercantil de países de Asia y África, derrumbándose la demanda y el auge económico del producto henequenero (ORTIZ, 2011, p. 157-171).

La crisis económica de 1929 desaceleró la producción de los países industriales, entre ellos los Estados Unidos, produciendo un profundo desequilibrio económico en los países exportadores de materias primas, entre los cuales se encontraba México, debido a la estrecha vinculación con la economía norteamericana, cayendo de 1929 a 1932 el monto de la exportación en 48.6 %. Este fue el inicio de un nuevo orden mundial económico del cual México formó parte, al igual que Yucatán (ORTIZ, 2011, p. 208-209).

En síntesis, el desarrollo económico y político de México y Yucatán durante el Liberalismo y hasta 1929, se vio reflejado en la erección de un nuevo puerto y con ello, la creación de los sistemas de transporte marítimo y ferroviario, que combinados permitían la exportación del principal producto yucateco: el henequén.

Con el fin de que Progreso se convirtiera en el nuevo puerto de altura de Yucatán, se necesitaron los principales elementos de infraestructura marítima, siendo de gran importancia la Aduana, a través de la cual se realizaban todos los trámites de exportación e importación. La primera piedra del edificio se colocó el 18 de septiembre de 1870 (BAQUEIRO, 1899, p. 129) y se terminó en junio de 1871, abriéndose el puerto al comercio de altura y cabotaje el 1º de julio de 1871.

Una descripción realizada en 1873 por Le Plongeon indicaba que el edificio era de piedra y dos plantas, con arcos en la fachada, estando ocupado el primer nivel por la oficina del Capitán de puerto y las bodegas, y el segundo por los empleados de la aduana y la vivienda del Administrador. La edificación tuvo varias modificaciones a lo largo de este período. En 1878 se construyó

sobre el edificio un observatorio de madera en la parte norte, sobre la cual se colocó una farola, sirviendo además de resguardo al vigía del puerto. En 1889, a propuesta del Inspector de Faros en el Golfo, se propuso erigir un fanal construido por los Sres. Barbier et Fenestre sobre la construcción anteriormente mencionada (BURGOS, 1993, p. 27).

A fines de 1891 se aprobó la realización de las obras de remodelación y ampliación del edificio, ya que era insuficiente el área de almacén. Se añadió igualmente en la parte posterior del inmueble una torre cuadrada de mampostería de 3 metros de lado por 8.50 metros de alto con tres pequeñas ventanas, que probablemente se utilizó como faro a partir del 15 de septiembre de 1892, que fue la fecha en que se reinauguró el edificio de la Aduana Marítima (Figura 1). A pesar de la existencia de esta construcción que se utilizaba a modo de faro, el antiguo fanal siguió prestando sus servicios hasta el 14 de agosto de 1893. En 1902 se construyó una bodega en el costado sur del edificio para ampliar las existentes en planta baja, que se hizo con hierro y la llevó a cabo la compañía americana "Bridge" de Pittsburgh (BURGOS, 1993, p. 28-31).



**Figura 1.** El edificio de la Aduana Marítima de Progreso ya ampliado. La foto probablemente sea de fines del siglo XIX. **Fuente:** Moriconi, 1901, p. 60.

Otro elemento importante para las operaciones marítimas lo constituyó el Faro, que no se edificó hasta transcurrido algún tiempo del surgimiento del nuevo puerto, implementándose elementos que provisionalmente suplieron su función. Después de dos proyectos previos realizados en la década de los setenta del siglo XIX, fue hasta la última década de dicho siglo que se realizó su

construcción, ya que en 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siendo una de las tareas a realizar la construcción de faros, con lo que contribuiría al desarrollo de los servicios portuarios con la mejora de la navegación en el país. Ese mismo año se inició la construcción del Faro de Progreso. El tercer proyecto estuvo a cargo del ingeniero John W. Glenn, sin embargo, la Secretaría lo modificó, sustituyendo la estructura de hierro original planteada por una de mampostería, y no construyendo la habitación del guardia y su ayudante que se encontraba presupuestada. La obra fue inaugurada en mayo de 1893(SCT, s/f, p. 4-5) (Figura 2).



**Figura 2.** El Faro y su entorno, s/f. **Fuente:** Archivo fotográfico de Pedro Bermúdez, Cronista de Progreso.

El muelle, como elemento para el desembarco de pasajeros y mercancías, se construyó como elemento prioritario, y de contar con un solo muelle, que fue el "Fiscal", se llegó a tener cinco, aunque al terminar el período de estudio solo existían tres. Estos muelles, sobre todo el "Fiscal", también evolucionaron, ya que se tuvieron que ajustar al tipo de embarcaciones que fueron surgiendo.

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", Número 5 y posteriormente desapareció. El muelle de la Agencia Comercial se transforma sucesivamente en muelle "Otero" y muelle "No. 3"; el muelle "Rotger" aún existía hasta 1906, pero en el plano de Progreso de 1926 ya no se encuentra y el muelle que en 1906 aparece como "Porfirio Díaz", se transforma en "Benito Juárez" de acuerdo con el mismo plano de 1926. Existen fotos antiguas que nos permiten apreciar cómo eran, al parecer, todos eran de madera y en algunas partes de hierro (Figura 3).



**Figura 3.** El muelle "Cantón", "Fiscal" y "Rotger" ca. 1910. La foto fue tomada del archivo del Sr. Miguel G. Gutiérrez. **Fuente:** Romeo y Rubén Frías, 1957, p. 180.

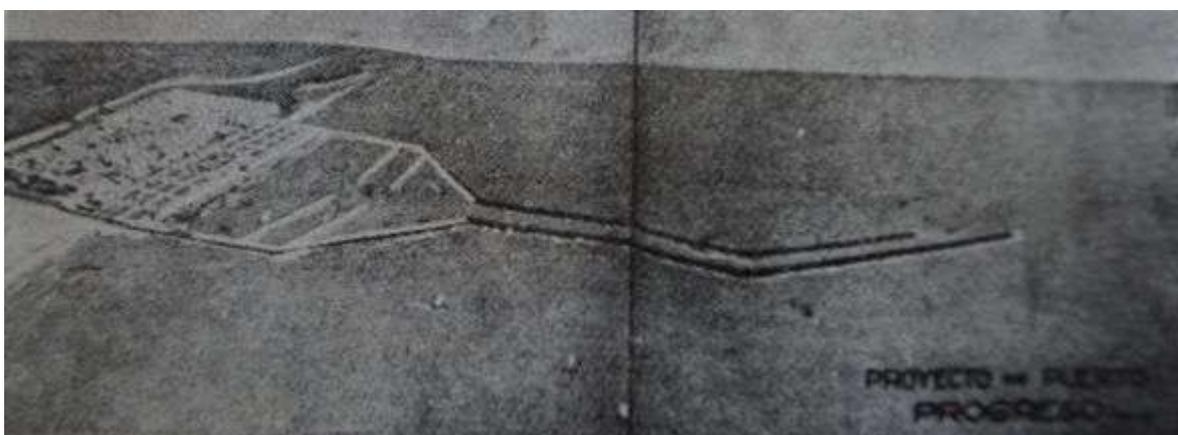
Ante las necesidades de la época, desde 1906 se pensó en la adecuación del puerto, para lo cual se firmó un contrato con el ingeniero inglés Pearson, a un costo de siete millones de pesos, con el fin de transformar la rada de Progreso, haciéndola como la del Puerto de Veracruz, con sus escolleras. A pesar de que la empresa inició los trabajos, el proyecto no se llevó a cabo (FRÍAS Y FRÍAS, 1970, p. 13-19).

Durante el gobierno de Salvador Alvarado (1915-1919), Progreso seguía sin contar con las instalaciones portuarias necesarias para prestar un buen servicio, siendo los principales problemas existentes: los muelles que estaban casi inservibles, no solo en cuanto a su estado de conservación, sino por estar ya azolvados y tener una capacidad máxima de dos embarcaciones de menos de 600 toneladas; las pésimas condiciones en que se encontraban las vías que servían para carga y descarga; los alijos que eran insuficientes, ya que solo se

contaba con veinte canoas y nueve lanchones; los almacenes de la aduana que eran pocos y reducidos; las grúas movidas a mano que eran deficientes e igualmente había escasez de plataformas y animales de carga y el insuficiente alumbrado (ISSSTEY; 1980, p. 195).

Por las razones antes mencionadas, se nombró la Comisión de Mejoras del Puerto de Progreso, a fin de optimizar las condiciones de carga, descarga y alijos existentes, pero, por no ser suficiente para la solución del problema, se constituyó la Compañía de Fomento del Sureste de México (ISSSTEY; 1980, p. 195).

El proyecto que se plantearía para resolver los problemas del transporte marítimo de Progreso tendría como principal elemento al muelle, que se construiría a 3000 metros (*sic*) al oriente del actual y en donde podrían atracar 12 buques de hasta 24 pies de calado en su parte terminal, contando a la vez con almacenes y cobertizos suficientes. En su extremo se construiría un faro y un gran cobertizo, con vías, básculas, grúas y los más modernos aparatos para carga y descarga, que rematarían por tierra en dos alas simétricas de bodegas de concreto igualmente adecuadas para cargar y descargar trenes completos con rapidez. Al sur se ubicaría la gran estación de ferrocarril y la de los tranvías eléctricos que harían el servicio de Mérida y Progreso y el intermedio de las dos poblaciones. Igualmente, los tranvías de Mérida podrían llegar hasta el extremo del muelle (ISSSTEY; 1980, p. 236) (Figura 4). Pero solo se quedó en el proyecto, ya que no se llevó a efecto.



**Figura 4.** Proyecto del puerto de Progreso según Alvarado. **Fuente:** Frías y Frías, 1970, p.16’.

En lo referente al transporte ferroviario, como elementos primordiales se encontraban las vías férreas y las estaciones.

Después de varios intentos de construir un ferrocarril de Mérida a Progreso, la red ferroviaria de vía ancha se comienza a construir el 1º de abril de 1874 y se inauguró el trayecto completo el 15 de septiembre de 1881 (FRÍAS Y FRÍAS, 1957, p. 118-140). Igualmente se construyó una estación que, al parecer, fue en un principio de madera y fue sustituida por otra de dos pisos de mampostería (FRÍAS Y FRÍAS, 1984, p. 10). La Figura 5 muestra esta última estación.



**Figura 5.** Estación del ferrocarril de vía ancha, 1907. **Fuente:** Yucatán pasado glorioso. <https://www.facebook.com/photo/?fbid=979720686711023&set=a.735141191168975>

Además de la red ferroviaria de vía ancha, se construyó otra de vía angosta, colocándose en 1882 el primer riel del ferrocarril Mérida-Valladolid con ramal a Progreso. En 1886 se concluyó el nuevo ferrocarril Mérida-Progreso, de vía angosta y 47 kilómetros de longitud, haciendo el 5 de mayo un viaje de prueba e inaugurándose el 4 de julio del mismo año. Posteriormente se construyó el local de la estación, terminándose en mayo de 1887. Los planos fueron elaborados por el Lic. Mariano Brito y el constructor fue el maestro carpintero Víctor Maldonado (FRÍAS Y FRÍAS, 1957, p. 161-164).

Posterior a la concesión de las diversas líneas ferroviarias, se realizó la constitución de la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A. en 1902, la cual integró el ferrocarril de Mérida a Progreso e Izamal; el de Mérida a Valla-

dolid con ramal a Progreso; y el Peninsular de Mérida a Campeche. A partir de la creación de la Empresa, se realizaron igualmente otras modificaciones como la unión de las dos líneas existentes en una sola estación en Progreso y la renovación de la vía ancha a Progreso (FERRER, 1977, p. 563-564).

Fue la iniciativa privada, ligada principalmente a la industria henequenera, la que propulsó la creación del puerto de Progreso y su infraestructura marítima y ferroviaria. Esto se debió principalmente al sistema económico Liberal que permitió las inversiones privadas no solo locales y nacionales, sino también internacionales. La cercanía con los mercados internacionales, especialmente Estados Unidos, y la lejanía con el resto del país fueron factores que le permitieron a Yucatán un desarrollo económico aún en tiempos de la Revolución. Sin embargo, la Gran Depresión, que marca el cambio hacia el Keynesianismo, afectó a la industria henequenera, principal motor económico de Yucatán, y por ende a los sistemas de transporte marítimo y ferroviario y sus componentes, que a falta de inversión fueron decayendo, mientras que otros se fueron transformando.

En este primer período de estudio, se construyeron los principales elementos para

el correcto funcionamiento de los sistemas de transporte marítimo y ferroviario, como fueron en el primer caso la Aduana y el Muelle "Fiscal". Las ampliaciones que se hicieron en el edificio y la proliferación de muelles 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. El transporte ferroviario también fue clave, ya que se podía mandar el producto de exportación de la hacienda a Progreso, siendo la razón de la existencia de dos vías de ferrocarril con sus respectivas estaciones.

Se puede afirmar que este período fue el de mayor construcción de los elementos del futuro patrimonio edificado, de los cuales sobrevivieron unos y desaparecieron otros, esto último principalmente por llegar al término de su vida útil.

### **La transformación de los sistemas de transporte marítimo y ferroviario durante el Keynesianismo**

Con la crisis económica de 1929, la producción de los Estados Unidos descendió al igual que la de los demás países industrializados, lo que ocasionó un desequilibrio en los países que eran exportadores de materias primas, como fue el caso de México, produciéndose una contracción económica en el comercio exterior, que ocasionó la caída del monto de las exportaciones (ORTIZ, 2011, p. 208-209).

Ante la disyuntiva de continuar siendo un país agrario o transformarse en una nación industrial, el gobierno de México eligió lo segundo, lo que provocó que de 1935 a 1955 el sector industrial mexicano creciera en casi todos sus ramos, a causa de la política de protección arancelaria y fomento a la producción de manufacturas dentro del sistema de sustitución de importaciones, elaborado por el Estado a partir de la Segunda Guerra Mundial, ya que los países combatientes habían orientado su producción hacia el armamento, obteniendo los demás bienes de otros países (ANDA, 2006, p. 97).

La política económica adoptada por el gobierno mexicano permitió un crecimiento sostenido del país, pero también se produjeron algunas crisis económicas que luego fueron superadas. En cada uno de los períodos presidenciales que se sucedieron, cada mandatario les imprimió características particulares; por ejemplo, el de Miguel Alemán (1946-1952) se basó principalmente en buscar apoyo financiero de Estados Unidos de América para la obtención de créditos que el país necesitaba para modernizar la industria petrolera, atraer la inversión extranjera y revisar el tratado comercial de 1941 con la finalidad de revertir la inflación. El ahorro captado en los años anteriores se comenzó a invertir en el país, incrementándose la infraestructura, en especial en el rubro de presas, carreteras y electrificación, lo que permitió el aceleramiento de la industrialización del país. Igualmente se invirtió en turismo, dado que la situación de posguerra favoreció el turismo norteamericano hacia México (ANDA, 2006, p. 100).

Al presidente Ruiz Cortines (1952-1958) le correspondió sentar las bases del "desarrollo estabilizador", planteándose como objetivos mantener la estabilidad de precios dentro del país, restablecer el equilibrio de la balanza comercial y el saneamiento de las finanzas públicas, y continuar con el fomen-

to de la producción iniciado por su predecesor. Un factor que ayudó en gran medida al impulso de la industria y el comercio en México fue la recuperación económica de los países desarrollados, pues creció la demanda exterior de productos mexicanos con los consecuentes efectos positivos sobre la economía. Sin embargo, esta situación tuvo sus altibajos casi siempre en relación con los de la economía mundial, pero las directrices que trazó el gobierno permitieron que se produjera el desarrollo capitalista en México en la década siguiente (ANDA, 2006, p. 101-102).

Al inicio del sexenio del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964) tuvo lugar una difícil situación económica que amenazó con frenar el crecimiento alcanzado en años anteriores, pero el comercio volvió a repuntar en 1960. La política de este presidente fue la de limitar las importaciones, ejerciendo un control más estricto sobre las compras en el exterior, al igual que en los gobiernos precedentes; además, impulsó el turismo internacional mediante la creación del Departamento de Turismo, y buscó ampliar las exportaciones hacia el mercado latinoamericano. En esta administración se ampliaron las vías de comunicación y los transportes por considerárseles de gran importancia en la reactivación del comercio (ANDA, 2006, p. 103-105).

Al arribar Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), persistía la situación de equilibrio y de crecimiento económico, derivada de la política estabilizadora implantada por los gobiernos predecesores, por lo que se continuó con el modelo de desarrollo que había dado buenos resultados y con las medidas que se habían considerado adecuadas; es decir, el fomento al sector industrial y el mantenimiento de la política de estabilidad. Las políticas económicas de Díaz Ordaz fueron muy similares a las marcadas en el sexenio anterior, esto es, una creciente participación del Estado en la economía a través del aumento de organismos del sector paraestatal, que a finales del sexenio llegaron a ser casi 250. En este período surgen las empresas maquiladoras, que a partir de 1968 empiezan a tener significación dentro de los ingresos corrientes de la balanza de pagos y como complemento al desarrollo industrial del país (ANDA, 2006, p. 105-106).

Entre 1970 y 1980, el modelo sustitutivo empezó a evidenciar agotamiento, ya que el reemplazo de bienes de consumo inmediato se había terminado y no se diseñaron políticas de investigación y tecnologías indispensables para impulsar la producción de bienes de capital e intermedios que compitieran en el mercado internacional. A pesar de esto, el Producto Interno Bruto continuó creciendo, sin embargo, el “milagro mexicano” que no parecía tener fin, pronto lo tendría, pues los crecientes desequilibrios externos lo transformarían en pesadilla (GARZA, 2005, p. 42).

En lo que respecta a Yucatán, la crisis económica de 1929 devastó la industria henequenera yucateca, ya que los mercados internacionales cerraron, saturándose las bodegas de la fibra, con el consiguiente derrumbe de precios. El gobierno debió decretar la suspensión del desfibrado de 1931 a junio de 1933, cuando dichas restricciones se suprimieron. Para 1937, la producción henequenera de otros países ya había desplazado de manera definitiva a Yucatán como el único proveedor del mercado mundial de las fibras naturales, proceso que se había iniciado a principios del siglo XX (QUEZADA, p. 217-224).

Sin embargo, la Segunda Guerra Mundial salvó la industria henequenera, haciéndose necesario el henequén yucateco en los mercados de Estados Unidos. Al terminar la guerra, descendió la demanda de la fibra y pequeños y medianos empresarios cordeleros quebraron, abandonando este negocio. Si bien hubo algunos lapsos de recuperación, como es el caso de inicios de la década de los cincuenta, para 1961 los industriales cordeleros estaban al borde de la quiebra. El gobierno intervino y se produjo una fusión de capital privado y gubernamental que convirtió a Cordeleros de México, S.A. de C.V. (Cordemex) en un monopolio mixto, aunque en los hechos funcionó como una empresa privada. En 1964, el gobierno federal adquirió el total de la industria cordelera. Los empresarios se vieron ampliamente beneficiados: 200 millones de pesos a cambio de una industria obsoleta, cuyo producto, el henequén, carecía de mercado (QUEZADA, p. 232-236).

En el caso del puerto de Progreso, al inaugurarse el nuevo muelle y con ello la simplificación de las maniobras por el nuevo equipo y maquinaria con

que se contaba, las organizaciones de trabajadores desaparecieron por no requerirse ya sus servicios. A esto se le añadió que en la década de los cincuenta descendió el movimiento de cabotaje, al iniciar el funcionamiento el Ferrocarril del Sureste y la carretera Mérida-México, siendo la situación muy difícil para los obreros porteños. Como alternativa de trabajo, el gobierno impulsó la actividad pesquera, representando una alternativa laboral; construyéndose un muelle para los barcos pesqueros en 1958 y un frigorífico para el procesamiento y conservación del producto obtenido (TÁMEZ, 2005, p. 136-138).

Este período de estudio se caracteriza por la mayor injerencia del Estado en la economía, a diferencia del período anterior. Se inició un período de industrialización del país y un crecimiento sostenido de la economía que no estuvo exento de crisis. Sin embargo, como todo ciclo económico, llegó a su fin y a la implantación posterior del modelo económico Neoliberal. En lo referente a Yucatán, la industria henequenera fue devastada por los acontecimientos económicos a nivel mundial, ya que el producto era de exportación, y a pesar de que hubo lapsos de recuperación momentánea, dejó de ser la principal industria yucateca, aunque el Estado intervino para su recuperación como socio, lo que nunca logró y al final adquirió la totalidad de ella, sin futuro alguno, por carecer la fibra de mercado. Con el decaimiento y el fin de la industria henequenera surgieron otras actividades económicas.

Al construirse una nueva Aduana Marítima y almacenes en el nuevo Muelle "Fiscal", el antiguo edificio cambió de uso y fue ocupado por diversas dependencias. A partir de 1951 se produjeron cambios, principalmente en lo referente al terreno donde estaba edificada la antigua Aduana, pues se comenzó a lotificar. Uno de ellos se produjo en 1952, en donde se cedió una parte del terreno para la construcción de una escuela, que era donde se encontraba un cobertizo de hierro que funcionó desde 1902 hasta 1934. Igualmente, el edificio sufrió modificaciones y adaptaciones en cuanto a su espacialidad, al ir albergando a diversas dependencias como fueron los militares, los marinos y la Junta Federal de Mejoras Materiales de Progreso, entre otras (BURGOS, p. 32).

A principios de la década de los sesenta, la Aduana había cedido dos crujías del lado sur del inmueble para que se estableciera la partida militar, que en el año de 1969 desocupó el edificio, para cedérselo a la Marina, quien tuvo una compañía en el edificio y de 1974 a 1976 establecieron la Sección Sanitaria Naval, que adaptó la construcción habilitándola como clínica y hospital, teniendo que realizar algunas modificaciones, sobre todo en la planta baja, ya que, en la planta alta, los cambios fueron menores. Para principios de los años sesenta albergó las oficinas de la Junta Federal de Mejoras Materiales de Progreso, hasta que se trasladaron a su nuevo local para el mes de enero de 1974 (BURGOS, p. 32-33).

En lo que se refiere al nuevo edificio construido, éste se ubicó en la parte final del nuevo muelle donde se encontraba el atracadero, siendo de concreto, que dio servicio a los pasajeros y albergó las nuevas oficinas de la Aduana y sus almacenes. En la parte frontal se encontraba el edificio de oficinas de cuatro pisos y atrás las bodegas de dos pisos, que tenían una sección para carga de importación y el resto para carga de exportación, específicamente de henequén. Estas últimas bodegas tenían una capacidad de 40 000 pacas (EL CORRESPONSAL, 5 de junio de 1947) (Figura 8).

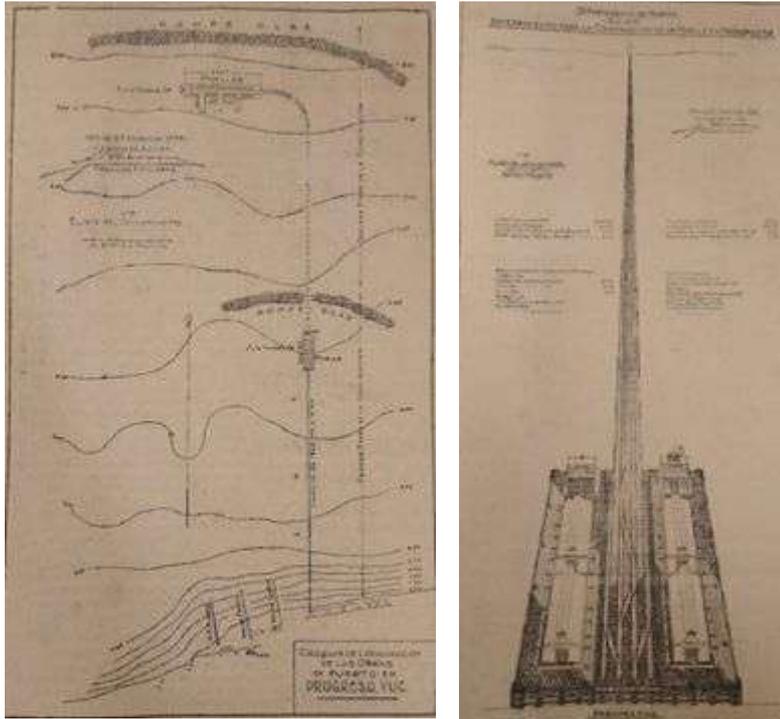
El faro, elemento importante para la navegación, no sufrió transformación alguna, a excepción de la luz, ya que se adaptó el motor francés de bronce original para funcionar con energía eléctrica.

Desde el período anterior hubo intentos de mejorar las instalaciones portuarias, como hemos mencionado, pero ninguno cristalizó, y fue hasta la década de los treinta cuando volvieron a surgir proyectos para Progreso. En 1935 se realizó la visita de autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con el fin de constatar las condiciones en las que se llevaban a cabo las maniobras de descarga en el muelle fiscal, mencionándose un proyecto para la construcción de un viaducto de concreto con extensión de 1800 metros de longitud, en cuyo extremo norte se edificarían dos almacenes y en el sur otros dos más (EL CORRESPONSAL, 7 de mayo de 1935, pp. 1-2).

Al año siguiente, dentro del plan sexenal del presidente Cárdenas, se consideró la realización de la obra planteada para Progreso el año anterior,

aunque el proyecto por realizar era un poco diferente del que se había planteado en 1935 en lo referente a la ubicación de los almacenes, pero persistía la idea de un viaducto de 1800 metros de largo, que tendría en su extremo norte una plataforma de 200 x 56 metros de ancho en donde estarían ubicados cuatro almacenes y oficinas, y podrían atracar cuatro embarcaciones (DIARIO DEL SURESTE, 1936, 10 de enero, p. 1). El proyecto se realizaría en dos etapas, una de las cuales sería la que contendría las obras anteriormente mencionadas y un rompeolas que protegería al nuevo muelle, siendo la ubicación del nuevo viaducto a la derecha el muelle "Benito Juárez". En una segunda etapa se prolongaría el viaducto a partir del rompeolas, mil metros mar adentro y doblando al poniente terminaría en otro muelle de 350 metros de largo, con su respectivo rompeolas que lo protegería (DIARIO DEL SURESTE, 1936, 14 de enero, p. 5). (Figuras 6 y 7).

Para la realización del proyecto se hizo una convocatoria en la cual triunfó la Compañía Constructora de Puertos "Christiani and Nielsen Co". El inicio del nuevo muelle se reubicó al cruzamiento de las calles 25 con 32 (82). Éste constaba de tres partes: un embarcadero de 145 m de largo, un acceso o viaducto de 1752 m de largo y un cabezal de 50 m de ancho y 205 m de largo con una profundidad de agua que variaba entre 18 y 20 pies. El viaducto consistió en una serie de arcos de hormigón en masa apoyados sobre pilares de hormigón en masa. Con una construcción abierta, no se impediría el libre flujo de la corriente costera y no provocaría erosión ni sedimentación; y al construir en hormigón en masa, se hizo posible utilizar la roca local como árido, lo que no hubiera podido ser si se hubiera utilizado una estructura de hormigón armado por problemas de oxidación (CHRISTENSEN, 1954, p. 40). En el cabezal se construyeron la nueva Aduana y sus almacenes (Figura 8).



**Figuras 6 y 7.** Croquis de localización de las obras del puerto de Progreso, Yucatán. y Anteproyecto para la construcción del muelle de Progreso, Yucatán. **Fuente:** Diario del Sureste, 14 de enero de 1936, p. 5.



**Figura 8.** Muelle "Fiscal", Aduana y Almacenes del puerto de Progreso ya terminados. **Fuente:** 50 Years of Civil Engineering 1904-1954, p. 54.

Al inaugurarse el muelle de hormigón, dejaron de funcionar los antiguos muelles de madera, las operaciones de carga y descarga fueron más expeditas y las embarcaciones de mayor calado pudieron hacerlo en el nuevo atracadero. Los antiguos muelles fueron desmantelados pocos años después.

En 1958, un nuevo muelle fue construido, a la izquierda del Muelle "Fiscal", en la prolongación de la calle 34 (84), el cual sirvió a la actividad pesquera que fue la que vino a suplir la de transporte marítimo cuando la industria henequenera decayó (FRÍAS y FRÍAS, 2006, p. 31).

En lo referente a los ferrocarriles, la empresa Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A., a la que ya pertenecía Progreso, experimentó dificultades económicas y ante la posibilidad de que dejara de prestar servicio, el Gobierno Federal solventó las deudas que tenía la empresa, les otorgó subsidios y realizó inversiones en la infraestructura ferroviaria; obtuvo acciones de la empresa y se convirtió, con el pasar del tiempo, en su accionista mayoritario. El 28 de octubre de 1968, desapareció como empresa exclusivamente yucateca Ferrocarriles Unidos de Yucatán S.A., para transformarse en Ferrocarriles Unidos del Sureste S.A. de C.V. (VIDAL, 1981, p. 23).

En cuanto a la antigua estación de madera de vía angosta, fue sustituida en 1958 por una nueva que quedó ubicada en el mismo lugar de la antigua, en el cruzamiento de las calles 29 y 32 (82). En un inicio careció de bodegas, las que fueron construidas a un costado del patio de maniobras posteriormente (DIARIO DE YUCATÁN, 21 de diciembre de 2008).

Durante esta etapa de estudio, al decaer la industria henequenera, también lo hizo la actividad de transporte en el puerto de Progreso, a los pocos años de haberse inaugurado el nuevo muelle. Poco a poco disminuyeron las operaciones marítimas y la actividad económica que vino a suplantar al tráfico de cabotaje y carga fue la pesca, para lo cual se edificó un muelle en la década de los cincuenta. Al igual que el transporte marítimo, el ferroviario también decayó, aunado a la construcción de carreteras, que poco a poco fueron sustituyendo el uso del ferrocarril. Tanto en la industria henequenera como en el transporte ferroviario fue el Estado quien en un primer momento las subsidió hasta hacerse accionista mayoritario de ellas.

En cuanto a los elementos de los sistemas de transporte que sufrieron modificaciones y adaptaciones, pero perduraron, estuvieron el edificio de la antigua aduana y la estación de vía ancha. La primera estación de vía angosta fue sustituida por una moderna. El Faro solo tuvo modificaciones referentes a

la modernización del sistema lumínico. Un elemento que surgió y se añadió a las edificaciones del anterior período fue el Muelle con la nueva Aduana, que con el correr del tiempo también se convertiría en patrimonio edificado.

Si bien en este período se empieza a legislar en materia patrimonial y se crean instituciones para la protección de éste, no se reconoce en todos los casos el valor patrimonial de las edificaciones de los sistemas de transporte como tal por la sociedad y el Estado, aunque las del siglo XIX, por su temporalidad, se encontraban dentro de la esfera de protección del INAH.

### **El patrimonio edificado marítimo y ferroviario en el Neoliberalismo Económico**

Durante la década de 1970, el sistema económico comenzó a ser incapaz de sostener un crecimiento global dinámico. La razón de esta crisis se encontraba en el agotamiento de la dinámica industrial de los países avanzados, en donde ésta se originó, cuyas causas principales fueron: la lenta evolución de la demanda de bienes de consumo duradero, la sobreproducción de bienes intermedios, la baja en la productividad del trabajo y las dificultades de índole económica y social para incorporar los avances tecnológicos en los procesos de producción industrial. Fue sobre todo en la segunda mitad de la década de 1970, que las economías altamente industrializadas dejaron de ser el principal factor de crecimiento de la actividad económica mundial y la tasa de expansión del comercio internacional se desplomó rápidamente, y los países que se encontraban en "vías de desarrollo" como México, tuvieron que contratar deuda para financiar su crecimiento, a pesar del estancamiento de los polos industrializados de la economía mundial (ANDA, 2006, p. 186-187).

El agotamiento del modelo económico Keynesiano dio lugar a una nueva reestructuración del sistema capitalista que propició su continuidad, encontrándola en el modelo Neoliberal, que se adoptó con el fin de que los países desarrollados pudieran reactivar su crecimiento económico. Algunas de las características del modelo económico Neoliberal fueron: crear nuevas estrategias de desarrollo industrial, teniendo como base el desarrollo de tecnologías avanzadas, enfatizando la libre circulación de los capitales a nivel internacional, privatizando las empresas públicas, desmantelando de este modo el Estado Bene-

factor que caracterizó al Keynesianismo, y con esto último, limitó al mínimo la intromisión de los gobiernos en los mercados.

Los cambios en los modelos económicos internacionales se tradujeron en la modificación de los modelos mexicanos, de modo que, de un período de "desarrollo estabilizador", que correspondió al Keynesianismo, México pasó, después de varios cambios y adecuaciones, al modelo Neoliberal. La instrumentación de este modelo económico, a través del cual se estimó modificar el anterior proyecto estabilizador, tenía el propósito de llevar los beneficios del crecimiento económico a todos los sectores sociales, y no sólo a algunos grupos privilegiados, para una mejor distribución de la riqueza; redefiniendo con esto el papel que debería tener el Estado en el manejo de la economía, aunque el aspecto negativo del modelo Neoliberal consiste en socializar las pérdidas y privatizar las ganancias (ANDA, 2006, p. 131).

De acuerdo con Cárdenas (2015), el "desarrollo estabilizador" en México llegó a su fin en 1970 y durante los años setenta y hasta el auge petrolero se caracterizó por el populismo económico, en donde el gobierno inició políticas expansionistas con fines de índole social y política, por temor a caer en el estancamiento económico.

Durante el sexenio de Luis Echeverría, la política económica fue de "desarrollo compartido", que tenía, además de los objetivos del "desarrollo estabilizador" uno más, que fue el de la distribución del ingreso, sin aumentar un instrumento adicional, con lo que la economía entró en un profundo desequilibrio. Durante el gobierno de López Portillo, el descubrimiento de yacimientos de petróleo a principios de 1978 cambió el curso de la política económica que tuvo un rápido crecimiento económico, utilizándose los ingresos petroleros para financiar la industrialización del país. Pero la expansión económica llegó a su fin con la crisis de 1982, que fue el período de gobierno de Miguel de la Madrid, que inició un cambio estructural de la economía en dos direcciones: reducir el tamaño y complejidad del sector público y abrir la economía a la competencia exterior, iniciándose con esto el Neoliberalismo Económico (CÁRDENAS, 2015).

Las reformas neoliberales prosiguieron durante el siguiente período presidencial de Carlos Salinas con mayor fuerza, orientándose a eliminar barreras para que el país tuviera una mayor competitividad económica y disminuir la participación del Estado en la producción y construcción de infraestructura a fin de dejarlo en manos privadas, abriéndose la economía mexicana a los mercados internacionales, liberalizando diversas actividades productivas antes restringidas al Estado y modificándose los derechos de propiedad especialmente rural, a fin de estimular la inversión. Se realizó el proceso de desincorporación de entidades del sector público, ya sea por venta al sector privado, fusionándolas o vendiéndolas. Con Salinas se privatizó la infraestructura física como fueron las carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos (CÁRDENAS, 2015),

A través de los siguientes períodos de gobierno, como fueron el de Ernesto Zedillo, Vicente Fox y Felipe Calderón, se continuó con el modelo económico neoliberal, realizándose algunas reformas en lo económico. La crisis financiera inmobiliaria de 2008 afectó la economía mundial y en especial a México, pero no marcó el cambio de modelo económico que subsiste hasta nuestros días. El actual gobierno de México ha realizado algunas modificaciones en cuanto a las concesiones de la infraestructura del país, intentando también restringir en algunos sectores la inversión privada, pero se sigue bajo el Neoliberalismo.

En el caso de Yucatán, la planta laboral cordelera era la más alta de su historia, aunque la producción henequenera decrecía, y a partir de 1984 se comenzó a aplicar el proyecto Neoliberal, a través de la privatización de las empresas públicas, la austeridad en el presupuesto, la desregulación de la actividad económica y una reorientación del aparato productivo hacia el exterior, promoviendo igualmente la inversión extranjera. Ese mismo año se firmó con el gobierno federal el Programa de Reordenación Henequenera y Desarrollo Integral de Yucatán, que planteaba diversificar la economía en manos de los sectores privado y social (QUEZADA, 2011, p. 241-243).

En la década de los ochenta se instalaron maquiladoras en el territorio yucateco y se gestionaron los recursos para la construcción de la ampliación del puerto de altura. En la década de los noventa terminó una etapa en la in-

dustria henequenera al cerrar el Gobierno del Estado Cordemex, poner en venta sus activos y liquidar a sus empleados. Al clausurarse la agroindustria henequenera, las inversiones comenzaron a desplazarse a otras actividades, y superada la crisis de 1993, Yucatán entró en una etapa de crecimiento económico, que se ha sustentado principalmente en tres sectores: construcción, transporte y comunicación e industria manufacturera (maquiladora de exportación) (QUEZADA, 2011).

Desde que se inició la liberalización comercial y reprivatización o extinción de entidades y empresas públicas, comenzó la adaptación de la economía mexicana a la del nuevo sistema mundial. La apertura comercial fue la reforma que marcó este nuevo período de la economía mexicana, que trató de revertir el esquema proteccionista que había existido en años anteriores. La reforma al sistema de tenencia de la tierra también fue un cambio que se produjo, y que han fomentado el proceso de urbanización. En lo referente a Yucatán, la industria henequenera se extinguió por completo y se desarrollan nuevas actividades económicas que actualmente son el motor de desarrollo del Estado.

El antiguo edificio de la Aduana, al ser abandonado por la Marina, se deterioró (Figura 9).



**Figura 9.** El edificio de la antigua Aduana. **Fuente:** Archivo fotográfico de Pablo Chico Ponce de León, febrero de 1988.

En la década de los noventa, este inmueble fue rescatado, siendo el uso asignado el de "Casa de la Cultura" (GIL, 2021). Se han hecho otras intervenciones a fin de conservar el edificio. En la planta de abajo funciona actualmente la biblioteca "Eligio Ancona" y cuenta además con una plaza de "Maestros distinguidos", una sala de "Progreseños distinguidos", bodegas y oficinas

administrativas, y en la planta alta se encuentra la galería de arte "Alfredo Novelo Ceballos" (Figura 10).

El estado de conservación de este edificio es bueno, presentando solamente algunos deterioros en los muros por la humedad, con pérdida de acabados y pintura, así como también en algunos elementos de madera por la acción de insectos.



**Figura 10.** El edificio de la antigua Aduana hoy día como "Casa de la Cultura". **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2023.

Al dejar de tener la función de Aduana, el edificio ubicado en el Muelle "Fiscal" comenzó a deteriorarse, principalmente por la acción de los cloruros y la falta de mantenimiento, por lo que fue intervenido en 2014. Al principio se pensó en la demolición de las losas, acción que causaría daño estructural, pero finalmente solo se demolieron algunas partes y se realizó la sustitución de la estructura por CFRP<sup>6</sup>. Fue objeto de una remodelación y es utilizado actualmente como oficinas administrativas (Figura 11). El estado de conservación del edificio en su parte externa es bueno y no se conoce en su interior, ya que no se tuvo acceso al mismo.

---

6 Polímero reforzado con fibras de carbono.



**Figura 11.** El edificio de la Aduana en el antiguo Muelle "Fiscal". **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2021.

Existe un tercer edificio de la aduana que se construyó a la entrada del muelle fiscal y que actualmente se convirtió en un centro de negocios. A éste siguió la actual Aduana Marítima, que está ubicada en una plataforma de 3 hectáreas, al norte de la Terminal Intermedia.

Respecto al Faro, en 2020 se le dio mantenimiento y en la actualidad sigue funcionando normalmente y se encuentra en buen estado de conservación en el exterior. En el interior no fue posible acceder para constatar la amplitud de las obras de mantenimiento de 2020. Actualmente está bajo el resguardo de la Secretaría de Marina. (Figura 12)



**Figura 12.** El Faro en la actualidad. **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2023.

En lo que respecta al muelle, la parte del viaducto fue objeto de una evaluación parcial en 1998, y a pesar de tener 50 años de vida útil en ese entonces, se encontraba en una buena condición general, sin signos significativos de deterioro o problemas de corrosión (ARMINOX, 2007). Posteriormente, en 2001, se realizó una inspección visual de 100 de los 146 arcos del viaducto, en donde se halló que también estaban en buen estado, aunque se comenzaban a notar signos de envejecimiento, recomendándose acciones de mantenimiento para el incremento de su vida útil, las cuales se realizaron posteriormente (CASTRO; MORENO Y TÓRRES, 2004, p.66). (Figura 13)



**Figura 13.** El viaducto. **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2021.

En la década de los setenta comenzó a crecer el movimiento del muelle de Progreso, y para la década de los ochenta se realizaron mejoras en la infraestructura portuaria a través de la construcción de una terminal remota conectada al antiguo muelle a través de un pedraplén, desechándose el proyecto original de la década de los treinta de un nuevo viaducto a base de arcos, aduciendo lo tardado del proceso constructivo. Estos trabajos se comenzaron el 1º de julio de 1985. La obra se realizó rellenando el terreno ganado al mar, prolongando de este modo el anterior muelle de concreto, construyéndose en la punta una terminal remota con un rompeolas, muelles y zona terrestre de almacenes y movimiento ferroviario, ubicándose la isla artificial a 6.5 km. de la costa. El 6 de octubre de 1989 se inauguró la terminal remota que tenía 43 hectáreas de patios de maniobras, tres posiciones de atraque y un calado de 23 pies que permitió recibir barcos de carga de mayor tonelaje, quedando las instalaciones realizadas anteriormente como terminal intermedia (TÁMEZ, 2005, p. 146-148).

A fines de los noventa se comenzó un nuevo proyecto de ampliación de las instalaciones portuarias, a fin de dotar de mayor profundidad al puerto creando un canal de navegación y una dársena de maniobras. Este comenzó en mayo de 1999 y finalizó en noviembre de 2000. La ampliación consistió en la construcción de un rompeolas, bordos para contener el material extraído, construcción de muelles para cruceros turísticos (2 posiciones) y otro para granelles, contenedores y transbordadores, y habilitación de 3.3 hectáreas para la construcción de la Aduana Marítima (TÁMEZ, 2005, p. 163-164). En 2023 se ha anunciado que se volverá a ampliar la terminal remota, en coordinación con la iniciativa privada.

En 2014 se comenzó a construir un viaducto alternativo de 2.5 kilómetros de longitud y 14 metros de ancho de corona para dos carriles sobre una estructura a base de pilares de concreto, a fin de incrementar el movimiento de carga de mercancías, obra a la cual se le vaticinó una vida útil de 70 años, lo cual se duda, ya que antes de que se terminara su construcción presentaba problemas en su estructura como columnas inclinadas y las bases de concreto con problemas de oxidación. El viaducto se terminó en 2017.

Con lo anteriormente mencionado, podemos observar que las instalaciones marítimas han tenido un proceso de estratificación a lo largo de los años que ha respondido a las necesidades que necesitan ser cubiertas para el buen funcionamiento portuario.

En lo referente a los ferrocarriles, en la década de los setenta del siglo XX, con la política de construcción de carreteras, las operaciones ferroviarias por concepto de transporte de pasajeros fueron a la baja, no así las de carga, tal es el caso del servicio de trenes de pasajeros y autovías de la línea de Progreso-Mérida suspendido el 8 de junio de 1974 (VIDAL, 1981, p. 23-41). En la década de los ochenta, con la disminución de la participación del ferrocarril en el transporte —a causa del deterioro en la calidad de servicio, propiciado por la falta de inversión del gobierno federal en acciones de mantenimiento—, el gobierno de Miguel de la Madrid impulsó la modernización de la operación, la infraestructura y las relaciones laborales en los ferrocarriles, y formó parte de la modernización la fusión de las cinco empresas ferroviarias existentes, así como la instalación de nuevas relaciones laborales (ECHEVERRÍA, 1999, p. 101-103).

El proceso de concesiones privadas del servicio de ferrocarriles comenzó en los noventa; en el territorio yucateco se le otorgó a la empresa Chiapas-Mayab con fecha 26 de agosto de 1999 (SCT, 1999). Esta renunció a la concesión el 25 de junio de 2007 y dejó de prestar el servicio el 29 de julio del mismo año. El 10 de agosto de 2007, se designó depositario de dicho servicio a la empresa Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, a efecto de garantizar la continuidad en el mismo; sin embargo, el 29 de enero de 2010, la empresa concesionaria Chiapas-Mayab desistió de renunciar a su concesión —a la cual se le hicieron modificaciones— (SCT, 2017) y obtuvo la explotación de la Línea Mayab que conectaba Valladolid-Mérida-Campeche-Coatzacoalcos hasta el año 2049, pero al comenzarse a construir el Tren Maya, esto cambió. Sin embargo, estas concesiones no habían permitido, al menos en el caso de Yucatán, que los ferrocarriles pudieran colocarse nuevamente como medio de transporte masivo de pasajeros y de carga por múltiples factores.

En 2018 se planteó la construcción del Tren Maya, idea semejante al de un gobierno estatal de Yucatán impulsada con anterioridad que no fructificó. El Tren Maya aún se encuentra en construcción, al igual que nuevas estaciones, pero nunca consideró en su proyecto dotar nuevamente de un ferrocarril al puerto de Progreso.

Con respecto a la antigua estación de vía ancha, que desde el anterior período había quedado sin este uso, poco a poco ha ido perdiendo su antigua fisonomía, a pesar de ser patrimonio edificado, al subdividirla en su planta baja, presentando un gran deterioro en los remanentes existentes (Figuras 14 y 15).



**Figuras 14 y 15.** Estado actual de la ex estación de vía ancha y estado de conservación de la planta alta. **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2023.

En lo referente a la estación de vía angosta, continuó en uso a lo largo de la segunda mitad del siglo XX para transporte de carga y pasajeros. En el caso de los pasajeros, era un medio muy usado por la sociedad durante las temporadas veraniegas; sin embargo, fue suspendido en 1974. El servicio de carga siguió en servicio hasta ser sustituido por los camiones de carga. En el terreno de dicha estación existían bodegas que fueron demolidas para dar paso al uso actual: un paradero de autobuses urbanos. El edificio de la estación ha perdido parte de su construcción y actualmente tiene el uso de vivienda (Figuras 16 y 17).



**Figura 16.** Antigua estación de ferrocarril de vía angosta. **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2017.



**Figura 17.** Antigua estación de ferrocarril de vía angosta. **Fuente:** Archivo fotográfico de la autora, 2023.

Durante el período Neoliberal en México y Yucatán, fue necesario hacer adaptaciones en lo referente a las actividades económicas, a través de su diversificación, pues la industria henequenera ya estaba acabada. Al ser Progreso el puerto de Yucatán, sus instalaciones marítimas tuvieron que modernizarse y ampliarse para poder competir con otros puertos con mejores condiciones de calado, y es así como se van realizando diversos proyectos, no siguiendo el plan original trazado en la primera mitad del siglo XX, y continuando hasta la fecha.

En cuanto a los elementos de los sistemas de transporte marítimo que aún se conservaban y sufrieron transformaciones, se encontraban el primer edificio aduanal, que, si bien en primera instancia sufrió deterioro por falta de uso, la sociedad civil y el gobierno se unieron para rescatarlo y darle un nuevo uso y con esto perpetuar su existencia. El segundo edificio aduanal también dejó de funcionar como tal al ampliarse las instalaciones portuarias y tuvo una intervención que le permitió continuar con su vida útil.

El Faro fue intervenido por el ayuntamiento y hasta la fecha sigue siendo un referente en Progreso. Respecto al muelle, a pesar de presentar deterioros, los cuales han sido intervenidos, sigue prestando su función con la limitación de que solo vehículos compactos pueden transitar en él, pues los de carga deben usar el viaducto alterno.

No ocurre lo mismo con elementos del transporte ferroviario, ya que al no modernizar el servicio el gobierno y no poder competir con el transporte carretero, fueron desapareciendo tanto las redes ferroviarias como el uso de las ex estaciones. La antigua estación de vía ancha que tuvo un abandono temprano de su uso se encuentra muy deteriorada y, a pesar de estar registrada en el Catálogo de estaciones del ferrocarril de la Secretaría de Cultura, nada se ha hecho por su rescate. La estación de vía angosta construida en la segunda mitad del siglo XX, no reconocida por institución alguna como patrimonio edificado, también se ha modificado y perdido parte de sus elementos, aunque el uso actual la ha conservado, con adiciones y modificaciones.

A pesar de haber avanzado en materia de protección patrimonial, esta no siempre es efectiva en el caso de los elementos del transporte extinto como es el caso del ferrocarril, y en especial el patrimonio del siglo XX, que siempre es el menos valorado.

### **Reflexiones finales**

La herencia patrimonial de los sistemas de transporte ferroviario y marítimo en Progreso, Yucatán ha tenido una evolución desde su génesis hasta la época actual, que en el caso de estudio estuvo determinada por los cambios en el sistema económico.

Durante el Liberalismo Económico del Porfiriato, no solo se creó el puerto de Progreso, sino que, con el auge económico de la industria henequenera, gran parte de su infraestructura marítima y ferroviaria también, que se convirtió con el tiempo en patrimonio edificado. En las obras realizadas, fue principalmente el sector privado el que contribuyó en gran parte a su creación, aunque con la dirección del gobierno en turno. Podemos afirmar que fue en este período donde se gestaron la mayor parte de las hoy edificaciones patrimoniales de los sistemas de transporte.

El cambio de modelo económico de Liberalismo a Keynesianismo marcó transformaciones en lo referente a la iniciativa privada y la posesión de la tierra en donde se producía el henequén, lo que contribuyó aún más al declive por el que pasaba la industria henequenera, principal actividad económica del Estado. El gobierno mejoró la infraestructura marítima al construir un nuevo muelle y aduana y una nueva estación de ferrocarril. Surgen nuevas edificaciones patrimoniales y las anteriores perduran con otros usos. Las edificaciones patrimoniales gestadas en el periodo anterior subsisten, con excepción de los muelles. Igualmente surgen otros elementos que con el tiempo se convertirían en patrimonio edificado, por su valor como testimonio de una época, tanto en el transporte marítimo como ferroviario, aunque éste no sea reconocido por las autoridades correspondientes para su protección, pero sí valorado por organizaciones como ICOMOS<sup>7</sup>, do.co.mo.mo<sup>8</sup>, y TICCIH<sup>9</sup>.

Al arribar el Neoliberalismo a México y Yucatán, fue necesario hacer adaptaciones en lo referente a las actividades económicas, a través de su diversificación, pues la industria henequenera ya estaba acabada. Al ser Progreso el puerto de Yucatán, sus instalaciones marítimas tuvieron que modernizarse y ampliarse para poder competir con otros puertos con mejores condiciones de calado, y es así como se van realizando diversos proyectos, no siguiendo el plan original trazado en la primera mitad del siglo XX, y aún continúan hasta la fecha.

Las edificaciones patrimoniales de los periodos anteriores perviven en mayor medida, especialmente las del transporte marítimo, ya que es una actividad que le da soporte a Progreso. A estas construcciones, asociadas parte de ellas al inicio de su historia, la sociedad les da un valor, no solo como elemento utilitario, sino como parte de su huella histórica que debe conservar. Las generadas en el siglo XX también son importantes como elementos icónicos y

---

7 International Council on Monuments and Sites, que es una organización internacional no gubernamental dedicada a la conservación de los monumentos y sitios del mundo.

8 Documentación y Conservación de edificios, sitios y barrios del Movimiento Moderno, que es una organización sin fines de lucro a nivel internacional.

9 The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, que es una organización mundial para el patrimonio industrial.

a los cuales les dan un valor. En el caso del muelle, por ser en el pasado uno de los más largos, y que, en el presente, junto con las ampliaciones que se le han hecho al puerto, ha recibido el récord Guinness por ser “El muelle más largo del mundo”.

Caso contrario sucede con el extinto sistema de transporte ferroviario, del cual solo perviven las estaciones: una de vía ancha, en muy mal estado e irreconocible. Habiendo sido la primera estación de tren del puerto y estando registrada en el Catálogo de Estaciones de Ferrocarril, no se tiene interés por su recuperación. Si aunamos al transporte desaparecido al haberse construido en el siglo XX, el reconocimiento tanto por parte de la sociedad como el Estado es aún menor en el caso de la estación de vía angosta, que afortunadamente por tener un uso se ha conservado y porque el dueño actual trabajó en los ferrocarriles.

## Referencias

ANDA, Cuauhtémoc. **Estructura socioeconómica de México (1940-2000)**. México: Limusa, 2006.

ARMINOX STAINLESS. **Pier in Progreso, Evaluation of the Stainless-Steel Reinforcement, Inspection Report**, March 1999. Denmark: Arminox Stainless, 2007.

BAQUEIRO, Serapio. **Homenaje al distinguido yucateco J. Miguel Castro, Fundador de la ciudad” Puerto de Progreso” y Benemérito del Estado**. Mérida, Yucatán: Gamboa Guzmán, 1899.

BRACAMONTE, Pedro. Yucatán: Una región socioeconómica en la historia. **Península** vol, II, n.2, p.13-32, 2007.

BURGOS, Rafael. La Ex-Aduana de Progreso, Yucatán: Arquitectura y Arqueología Histórica. **Cuadernos**, n. 6, p. 25-37, 1993.

CÁRDENAS, Enrique. **El largo curso de la economía mexicana. De 1780 a nuestros días**. México: Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México, Fideicomiso Historia de las Américas, 2015.

CASTRO, Pedro; MORENO Eric y TORRES Andrés. Construcción del muelle de Progreso. **Ingeniería** vol. 8, n.1. p 61-66, 2004.

CHRISTENSEN, Anders. Pier at Progreso. **50 Years of Civil Engineering 1904-1954**. Copenhagen: Egmont H. Petersen, 1954.

GIL, Wilberth. En el 26 aniversario de la Casa de la Cultura de Progreso. **Progreso hoy**, 13 de abril de 2021. Disponible en: <https://progresoahoy.com/noticias/opinion-en-el-26-aniversario-de-la-casa-de-la-cultura-de-progreso-10133304/>. Consultado el 6 de febrero de 2023

DIARIO DEL SURESTE. Características del muelle que será construido. **Diario del Sureste**, p. 1, 10 de enero de 1936.

DIARIO DEL SURESTE. Anteproyecto para la construcción de un muelle en Progreso, Yuc. **Diario del Sureste**, p. 5, 14 de enero de 1936.

DIARIO DE YUCATÁN. La semana hace 50 años. **Diario de Yucatán**, 21 de diciembre de 2008.

ECHEVERRÍA, Pedro. **¡Nos llevó el tren! Los ferrocarriles de Yucatán**. Mérida, Yucatán: Universidad Autónoma de Yucatán, 1999.

EL CORRESPONSAL. El futuro muelle de nuestro puerto. **Diario del Sureste**, p. 1-2, 7 de mayo de 1935.

EL CORRESPONSAL. Progreso. **Diario del Sureste**, 5 de junio de 1947.

FERRER, Gabriel. Historia de las comunicaciones. **Enciclopedia Yucatanense**, vol. III, p. 507-626, 1977.

INSTITUTO DE SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL ESTADO DE YUCATÁN. SALVADOR ALVARADO. Pensamiento Revolucionario. Mérida, Yucatán: Offset Peninsular, 1980.

FRÍAS, Romeo; FRÍAS Rubén. **Progreso y su evolución. 1840 a 1900**. Mérida, Yucatán: Díaz Massa, 1957.

FRÍAS, Rubén; FRÍAS Romeo. **Un Proyecto de Cien Años el puerto de abrigo**. Mérida, Yucatán: El Faro, 1970.

FRÍAS, Romeo; FRÍAS Rubén. **Progreso y su evolución. 1901-1917**. Progreso, Yucatán: El Faro, 1984.

FRÍAS, Romeo; FRÍAS Rubén. **Monografía histórica, geográfica, marítima y cultural del Puerto de Progreso de Castro, Yucatán**. Mérida, Yucatán: H. Ayuntamiento Constitucional de Progreso, 2006.

GARZA, Gustavo. **La urbanización de México en el siglo XX**. México: El Colegio de México, 2005.

KUNTZ, Sandra. **El comercio exterior de México en la era del capitalismo liberal, 1870-1929**. México: El Colegio de México, 2007.

LASCURAIN, Mauricio; VILLAFUERTE, Luis Fernando. Primera globalización económica y las raíces de la inequidad social en México. **Ensayos de Economía**, V.26, n. 48, p. 67-90. 2016.

MORICONI, U. A. La Agencia Comercial S.A. **Álbum Yucateco**, p. 57-63, 1901.

ORTIZ, Isaura Inés. **De milperos a henequeneros. Los procesos agrarios en el noroeste de Yucatán, 1870-1937**. Tesis de doctorado. México: El Colegio de México, 2011. Colecciones digitales del Colegio de México. Disponible en:

<https://repositorio.colmex.mx/concern/theses/kp78gg577?locale=es>. Consultado el 8 de junio de 2023.

QUEZADA, Sergio. **Yucatán. Historia breve**. México: FCE, COLMEX, FHA, 2011.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. **Los sueños del Mar. Antiguos Faros de México**, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, s/f. Disponible en: **LOS SUEÑOS DEL MAR Antiguos faros de México ilustrado.pdf (sct.gob.mx)**. Consultado el 4 de octubre de 2023.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., respecto de las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab. **Diario Oficial de la Federación**, 30 de septiembre de 1999.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Modificación al Título de Concesión otorgado a favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, así como su operación y explotación que corresponde a las vías cortas Chiapas y Mayab. **Diario Oficial de la Federación**, 6 de febrero de 2017.

SEÉ, Henri. **Orígenes del Capitalismo Moderno**. México: Fondo de Cultura Económica, 1961.

TÁMEZ, Sonia; (Coord.). **Puerto de Progreso. Imágenes del pasado y perspectivas del futuro**. México: Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V., 2005.

VIDAL, Miguel. Historia de las comunicaciones. Ferrocarriles. **Enciclopedia Yucatanense**. vol. XII, Mérida, Yucatán, Gobierno del Estado de Yucatán, p.9-13, 1981.

ZULUETA, María Cecilia. Hacienda pública y exportación henequenera en Yucatán, 1880-1910. **Historia mexicana**, v. 54, n.1, p.179-247, 2004.