

LEONOR EUGENIA REYES PAVÓN, *FERROCARRIL Y CIUDAD: LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE MÉRIDA A PARTIR DE LA INTRODUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA (1874-1920)*, MÉXICO: INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LAS REVOLUCIONES DE MÉXICO, 2025, 444 PP.

DOI: <https://doi.org/10.15174/orhi.vi23.18>

**F**errocarril y ciudad, de Leonor Eugenia Reyes Pavón, constituye una investigación sólida y bien articulada que examina la transformación urbana de Mérida a partir de la introducción y expansión de la infraestructura ferroviaria entre 1874 y 1920. El marco cronológico de este libro parte de la introducción del ferrocarril y del tendido de vías que conectaron la capital yucateca con villas, puertos y con la ciudad de Campeche. Este proceso culminó con la unificación de las líneas y empresas existentes y con la construcción de la Estación Central. En tal contexto, esta investigación se convierte en el punto de partida para analizar la etapa de transformación urbana que precedió a la consolidación del sistema ferroviario. La narrativa es accesible sin perder profundidad, lo que permite que el texto sea útil tanto para especialistas como para estudiantes y docentes interesados en la historia urbana, regional y de las infraestructuras.

La obra se organiza en tres partes que responden a objetivos claramente definidos. La primera examina el contexto político, social, económico y urbano de Mérida en el siglo XIX, con el fin de comprender los cambios que enfrentó al momento de la introducción del ferrocarril. La segunda analiza cómo este medio de transporte fue incorporado como parte de un proyecto de modernización promovido por el gobierno federal, con eco en las autoridades estatales y municipales, destacando el papel de miembros de la élite local en el desarrollo de las primeras líneas y empresas ferroviarias. La tercera parte se centra en la consolidación de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y su impacto en la configuración del espacio urbano, los usos del suelo y las reacciones de los habitantes ante las transformaciones provocadas por el tendido de vías, la construcción de estaciones y los edificios destinados a la operación y al mantenimiento del sistema ferroviario.

Esta estructura facilita la exposición del argumento central: que la infraestructura ferroviaria no fue una consecuencia del desarrollo económico regional, sino un elemento que contribuyó a la misma modificando la ciudad y sus vías de comunicación, al tiempo que reorganizó el uso del suelo y cambió las jerarquías espaciales y la vida cotidiana. Para determinar la forma en que la nueva tecnología se insertó en la ciudad, la autora parte de preguntas específicas que esclarecen las dinámicas de la política local que dieron pie



a la reconfiguración del espacio urbano: ¿por qué se eligieron ciertas rutas y predios?, ¿qué intereses estaban en juego?, ¿cómo se gestionó la adquisición y posterior venta de terrenos?

Reyes Pavón recurre a herramientas analíticas propias de la historia urbana para abordar temas como la reorganización del suelo, el papel del Estado y de las élites en la habilitación del equipamiento urbano y de las infraestructuras sin pasar por alto sus repercusiones sociales. Así, la investigación permite esclarecer cómo las infraestructuras ferroviarias reconfiguraron el paisaje material y simbólico de Mérida, una ciudad clave en la política y economía de la península de Yucatán, cuyas particularidades evidencian la heterogeneidad del territorio mexicano y las diversas formas en que se adoptó la modernidad en sus distintas regiones en el tránsito del siglo XIX al siglo XX.

Frente a interpretaciones que han destacado el papel del ferrocarril como un elemento clave en la articulación de mercados y en la organización de la vida económica durante el Porfiriato, la autora propone que, en el caso de Yucatán, fue la infraestructura ferroviaria la que permitió la expansión del monocultivo del henequén.<sup>1</sup> Este planteamiento obliga a reconsiderar el lugar de la tecnología y la infraestructura en los procesos económicos, sugiriendo que éstas no deben entenderse únicamente como respuestas a dinámicas productivas, sino también como condiciones que las hacen posibles y las reconfiguran.

Este giro interpretativo tiene implicaciones historiográficas más amplias. Al desplazar el énfasis desde la economía hacia el espacio, la autora se inscribe en una línea de investigación que entiende la infraestructura como un agente activo en la producción urbana, dando un sustento material a las actividades productivas. Asimismo, Reyes invita a repensar la historia del ferrocarril en México como un conjunto de decisiones locales, más que como un proyecto homogéneo de modernización impulsado desde la capital del país. A diferencia de otras regiones donde el capital extranjero fue

determinante, en Mérida fueron los actores locales quienes definieron el trazado, la temporalidad y los usos del ferrocarril. Esta perspectiva descentraliza el análisis y permite comprender la infraestructura como producto de negociaciones regionales con efectos específicos en el territorio.

Uno de los mayores aciertos de la obra radica en el análisis crítico, contraste y articulación de fuentes. El cruce entre documentación administrativa —actas de cabildo, registros catastrales, proyectos y licitaciones— y materiales producidos por diversos grupos sociales —notas de prensa, testimonios de viajeros, fotografías, solicitudes de la población al gobierno— contribuye a reconstruir el proceso de transformación urbana desde diversas escalas. Este enfoque evita reducir la historia a las decisiones institucionales, demostrando cómo dichas decisiones fueron negociadas, resistidas o apropiadas por distintos sectores de la población. En consecuencia, la infraestructura emerge no sólo como una imposición técnica, sino como un campo de tensiones sociales.

A esta riqueza documental se suma el uso sistemático y analítico de fuentes visuales. Los planos, mapas y fotografías no cumplen una función meramente ilustrativa, sino que se integran como herramientas centrales del análisis. En particular, la elaboración de planos comparativos que superponen distintos momentos del trazado urbano permite visualizar con precisión los cambios en la morfología de la ciudad, así como la manera en que la infraestructura ferroviaria se insertó en ella, a veces adaptándose a la trama existente y, en otras ocasiones, alterándola de forma significativa. Este recurso metodológico resulta especialmente valioso en estudios de historia urbana, donde la dimensión espacial es fundamental y contribuye a hacer visibles procesos que de otro modo permanecerían dispersos en la documentación escrita.

Otro aspecto destacado del libro es su atención a las molestias cotidianas que generaba el ferrocarril en la vida barrial. Lejos de ser un símbolo unívoco de progreso, las estaciones y vías trajeron ruido, accidentes y alteraciones en los ritmos urbanos. Aunque acortaron distancias y tiempos de traslado, también interfirieron en las apropiaciones del espacio público por parte de vecinos y transeúntes, especialmente en las calles principales de la ciudad. La autora recupera denuncias y testimonios

<sup>1</sup> Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México: El Colegio Mexiquense A. C./ Ferrocarriles Nacionales de México/Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996.

que evidencian cómo esta tecnología “moderna” fue también fuente de incomodidad y conflicto. Tal énfasis ayuda a comprender la modernización como un proceso ambivalente que generó tanto beneficios como afectaciones, y que fue vivido de manera diferenciada por los habitantes de la ciudad.

Este registro de lo cotidiano puede contribuir, sin duda, a otras investigaciones interesadas en identificar con mayor precisión las diferencias sociales en la experiencia de la ciudad y de sus infraestructuras. Si bien, el texto recupera voces diversas, al no profundizar en un enfoque social deja abiertas algunas cuestiones importantes, como la forma en que dichas experiencias variaron según posición social, ubicación dentro de la ciudad o relación con las actividades económicas vinculadas al ferrocarril. Una mayor problematización en este sentido permitiría no sólo enriquecer el análisis, sino también profundizar en la dimensión social de la transformación urbana.

En términos historiográficos, el libro puede ubicarse dentro de la literatura creciente sobre infraestructura, territorio y modernidad en América Latina, la cual ha cuestionado las visiones lineales del progreso. Esta línea de investigación analiza el impacto social de las infraestructuras en contextos específicos, atendiendo a la adaptación de tecnologías extranjeras en medios y realidades diversas.<sup>2</sup> Más específicamente, el trabajo de Reyes Pavón se suma a los estudios de Guillermo Guajardo sobre la Ciudad de México, el de Santos y Ganges sobre las ciudades medias españolas y los de María Saus sobre Santa Fe, Argentina, al examinar el entrecruzamiento de la infraestructura ferroviaria con la morfología urbana de ciudades intermedias, considerando tanto sus dimensiones tecnológicas y los ideales de modernización como los límites impuestos por las realidades locales.<sup>3</sup>

En este sentido, la principal aportación del libro radica en su escala de análisis: al centrarse en Mérida, contribuye a descentralizar la historia urbana mexicana. Si bien, desde finales de la década de 1960 predominó un enfoque orientado a estudios monográficos y a la recopilación de fuentes sobre las grandes ciudades, especialmente la capital del país, a partir de la década de 1990 el aumento de investigaciones sobre ciudades pequeñas e intermedias facilitó replantear los alcances de lo urbano.<sup>4</sup> En este contexto, el aporte de Leonor Reyes consiste en destacar la relación entre infraestructura, conectividad y economía regional, ámbitos en los que las tensiones sociales y la configuración urbana adquieren características específicas que no siempre son visibles en estudios de mayor escala.

No obstante, este énfasis en lo local, que constituye una de las mayores fortalezas del libro, también plantea ciertos límites analíticos. En algunos apartados, la explicación de los procesos podría beneficiarse de una mayor articulación con escalas más amplias que permitan situar con mayor precisión las particularidades del caso yucateco. Sin embargo, dado que éste no era el interés del libro, pone de manifiesto la falta y necesidad de estudios comparativos sobre infraestructuras ferroviarias en distintas regiones de México y América Latina. Trabajo que sería indispensable para dimensionar el impacto diferenciado del ferrocarril, buscando continuidades y rupturas a partir de comparaciones más profundas.

Así, *Ferrocarril y ciudad* representa una aportación significativa al estudio de la relación entre infraestructura y espacio urbano en México. Su capacidad para articular distintas escalas de análisis, su uso riguroso y creativo de las fuentes, y su interés por incorporar tanto las decisiones institucionales como las experiencias cotidianas, la convierten en una obra de referencia dentro de la historia urbana.

<sup>2</sup> Raquel Velho y Sebastián Ureta, *Frail modernities: Latin American infrastructures between repair and ruination*, Tapuya: Latin American Science, Technology and Society, 2019; Dhan Zunino Singh, Valeria Gruschetsky y Melina Piglia (coords.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*, Buenos Aires: Instituto de Estudios sobre Ciencia y Tecnología, 2021.

<sup>3</sup> Guillermo Guajardo Soto, “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana de la Ciudad de México, ca. 1870-1960”, en: *Quaderns d’història de l’enginyeria*, vol. 19, 2021, pp. 1-31; María Alejandra Saus, “Infraestructura ferroviaria y ciudad. Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe”, en: *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, núm. 4, 2010, pp. 25-40; Luis Santos

y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

<sup>4</sup> Gerardo Martínez Delgado, “La historiografía urbana en México, una larga historia y un balance de conjunto: de las viejas inquietudes a las nuevas incertidumbres y escenarios”, en: Gerardo Martínez Delgado y Germán Rodrigo Mejía Pavony (coords.), *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, México: Universidad de Guanajuato/FLACSO Ecuador/Pontificia Universidad Javeriana, 2021, pp. 129-182.

Más allá de reconstruir un proceso específico, el libro invita a repensar el papel de las infraestructuras en la configuración de las ciudades, así como las formas en que estas transformaciones fueron vividas, disputadas y resignificadas por sus habitantes, abriendo nuevas rutas de investigación sobre la producción histórica del espacio urbano.

Blanca Azalia Rosas Barrera  
*Universidad Nacional Autónoma de México, México*  
ORCID: 0000-0002-0449-6352  
blanca\_azalia\_rosas@hotmail.com

Fecha de recepción: 14 de abril de 2026  
Fecha de aceptación: 1 de mayo de 2026