



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Filosofía y Letras

Colegio de Historia

“Ansia para hacer su Agosto”:

El Ferrocarril de Tehuantepec y la sociedad del Istmo (1899-1911)

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA

MAURICIO SEDANO ORTEGA

DIRECTOR DE TESIS: DOCTORA ROSALINA RÍOS ZÚÑIGA.

MÉXICO, D. F.

2012



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Índice

Agradecimientos.....	5
Introducción.....	8
I. <i>Historia de Vapor: Anuncio de paz y prosperidad para esta noble nación</i>	21
1. La modernidad durante el Porfiriato.....	26
2. La repercusión de lo moderno: Oaxaca durante el Porfiriato.....	34
3. El Ferrocarril de Tehuantepec, la historia del ejemplo moderno.....	43
4. Conclusiones: La <i>lógica nueva</i> en el Porfiriato.....	52
II. El <i>caballo de acero</i> y sus tierras para pastar: La cuestión de los terrenos para la vía del Istmo de Tehuantepec.....	56
1. <i>Propietarios expropiados</i> . La expropiación de terrenos para uso del Ferrocarril.....	63
2. Salina Cruz a la venta: La tenencia de la tierra en los años de 1898-1901.....	76
3. Conclusiones: Pronto veremos pastar al <i>caballo de acero</i>	91
III. Tensiones en torno a la llegada del ferrocarril. Otros atisbos a la sociedad del Istmo.....	94
1. <i>No hay pueblo alguno de importancia</i> . Cambio de estación en Ojapa, Tolosa y Río Verde.....	100

2. <i>De mejor clase.</i> Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros de 1902.....	113
3. <i>Una agrupación de empleados:</i> la imagen de Rincón Antonio en 1902.....	127
4. Conclusiones: Repercusiones del “tren amarillo”.....	136
Conclusiones.....	140
Anexo 1	
El nuevo contrato del Ferrocarril de Tehuantepec.....	152
Anexo 2	
Relación de propiedades expropiadas a particulares para el ferrocarril (1898).....	163
Anexo 3	
Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril [Nacional de Tehuantepec].....	168
Fuentes y Bibliografía.....	180

A mi abuelo Jorge Ortega Villa (+),

tú eres el ángel que me acompaña día a día.

Agradecimientos

Después de un largo viaje de varios años, este *ferrocarril* –como he llamado cariñosamente a mi tesis- ha llegado a su última parada; justo en este momento quiero agradecer a cada una de las personas que me acompañaron en el camino de manera académica y emocionalmente, quizá muchas personas no estuvieron hasta el final del proceso pero cada palabra contó para ir construyendo el itinerario de este viajero. A todos ellos, muchas ¡Gracias!

A mi madre Eloisa Ortega Juárez, ¿qué hubiera sido de este conductor sin todas sus enseñanzas, consejos y regaños? Creo que nada, porque sin ti madre nunca hubiera creído en mí, en lo que puedo hacer y lo que puedo llegar a ser; tú siempre creyendo en el niño tímido, en sus sueños y en sus logros. Este triunfo no existiera, sino hubieras estado tú. A mi padre Mauricio Sedano Labra, cada una de las palabras que me diste a lo largo de estos años han ayudado mucho a formar mi vida; sé que dudaste de que estudiara Historia, pese a ello, esa duda me ayudó para empezar a tomar mis propias decisiones con todo lo que ello implicaba. A mi hermano Carlos A. Sedano Ortega, nada de lo que diga es suficiente para poder agradecer todo lo que me has dado y enseñado, eres mi ejemplo de como un poco de esfuerzo las cosas pueden siempre funcionar, aunque seas el más pequeño de mi familia. A los tres les quiero decir que son los pilares más fuertes que tiene mi vida, en ustedes está mi refugio y mi mayor seguridad para salir adelante; sin más, simplemente los amo.

A la Dra. Rosalina Ríos Zúñiga por ser mi asesora, mi jefa, mi maestra y mi amiga. Es difícil explicar todas las cosas que he aprendido durante estos años, nunca pensé que usted se convirtiera en un antes y después en mi vida porque me diste las herramientas

necesarias para que saliera del “cascarón”. Aún recuerdo cuando me presenté ante ti y te solicité que fueras mi asesora, con la mayor humildad posible, me dijiste que sí y desde entonces has hecho tuyo este proyecto. Las críticas y las observaciones a los diferentes borradores de este *ferrocarril*, fueron valiosos para que pudiera andar y llegar a cada una de las paradas que nos propusimos; de ahí que te diga que eres “mi inspectora”. Por todo ello, gracias Rosa.

A mis cuatro sinodales: A la Dra. France Chassen López por sus observaciones y pláticas sobre Oaxaca, me han ayudado tanto en mi formación y para saber que aún no conozco nada. Al Dr. Guillermo Guajardo Soto por todos los comentarios a mi trabajo, y por invitarme a las conferencias que organizó, pues me abrieron nuevas perspectivas. A la Dra. Margarita Carbó y la Dra. María Dolores Lorenzo por sus observaciones a mi tesis. Gracias por enriquecer este trabajo.

Al Dr. Miguel Soto por los tres años de formación, por ayudarme a tener un tema de tesis pero sobre todo por definir a mi persona con una sólo palabra, sin duda usted fue el primero en enseñarme a querer la Historia. A la Dra. María Rosa Palazón por ser la primera persona en confiar en mí, tanto por el servicio social como por la puesta en escena que realizamos, me sirvió mucho para tener mucha de la seguridad que hoy poseo. A mis profesores de la facultad, por todas las herramientas necesarias que me dieron en mi formación como historiador.

A mis tíos Dalia, Sandra y Alejandro Sedano Labra, Álvaro Rosas y a Araceli, Marco Antonio, Jorge y Marcela Ortega Juárez por preguntar como iba mi tesis y mi vida, ustedes me daban ánimos para seguir adelante. A mis hermanos del alma Daniela Vázquez

Corral por leer cada uno de los proyectos previos de este *ferrocarril*, por los momentos compartidos, por los consejos y por dejarme convivir con tu familia como uno más de sus miembros; y a Jonhatan Rosas Sedano porque en tan poco tiempo me has enseñado que la vida es mucho mejor si te reís de ella. A mis amigas Isela López, Jessica Martínez y Anahí Morin porque ustedes me ayudaron a distraerme cuando más estresado estaba, el conocerlas ha sido uno de las mejores cosas en la vida y de verdad sus sonrisas es la mejor luz para seguir en el camino que me he trazado. Al gimnasio Destroyer, aunque no lo sepan colegas deportistas, me ayudaron mucho con sus pláticas y me ofrecieron un lugar nuevo para crecer como persona; en especial a Norma y Daniel.

A todas las personas que pertenecieron a los tres seminarios en los que estuve, sus críticas y observaciones ayudaron mucho para que este *ferrocarril* llegara a su destino. En especial a Alejandra Sánchez, Cristina Márquez, Ezequiel Esteves, Francisco Beltrán, Jessica Álvarez, Jesús Castillo, Julio Espinosa, Jorge Granados, Mario Zúñiga, Oscar Zárate y Xilonetl Flores. Mención aparte a Cristian Rosas por ser tan duro y crítico en cada uno de mis proyectos, por tu paciencia para enseñarme y ¿te digo algo? nunca olvidaré lo que me dijiste: “no sabes leer”, hoy sé a que te referías.

Por último, a tres personas fundamentales en mi vida y que quiero con el alma. A mi abuela Juna Juárez Márquez por todas las pláticas que hemos tenido sobre las cosas de la vida y por prestarme tú casa como refugio de mucho de mis sueños. A mi abuela paterna Francisca Labra Mejía por siempre tener una sonrisa para mí, por los abrazos y por tener un lugar en tu corazón pese a todo. Y a mi abuelo Jorge Ortega Villa, donde quiera que estés, sé que cuidas a mi familia; no sabes la falta que me haces y las ganas que tengo de volver abrazarte, pero sé que un día de estos nos volveremos a encontrar.

Introducción

Tengo la seguridad de que á la nueva administración le cobrarán el doble por todo, porque *todos la esperan con ansia para hacer su Agosto*, según de público se dice y quizás con labia que tienen, lograría de pronto engañar al S. Pearson ó á sus administradores como le pasó al Sr. Magnum [...].

Olegario Cantón, Ingeniero en Coatzacoalcos del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.¹

Olegario Cantón, ingeniero del ferrocarril, mandó el 17 de agosto de 1899 a la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas un contrato de leñas y durmientes que había firmado con José M. Obineta para que lo autorizaran; sin embargo, el 26 de octubre de 1899 Cantón tuvo que volver a explicar cuáles eran las ventajas de dicho contrato, además de aclarar ciertos problemas que hacían referencia a algunos personajes relacionados con la construcción del ferrocarril. Este hecho hubiera sido insignificante de no haber sido porque Cantón señalaba que la importancia del contrato de Obineta radicaba en que era barato y si la ratificación no se hacía entonces, cuando llegara la empresa de Weetman Pearson los costos se elevarían. En otras palabras, en la región del Istmo ya se tenía conocimiento de que la *Pearson and Son Limited* sería la nueva compañía encargada de reconstruir el ferrocarril, cuando para ese año apenas la empresa y el gobierno estaban en negociaciones.

Con este hecho podemos observar que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, proyecto de suma importancia en el esquema de modernización porfiriana, fue también de gran trascendencia para los habitantes de la región. Sin embargo, a pesar de este hecho y de que la historiografía le dedica una parte importante de su análisis a la sociedad de Oaxaca o a la del Istmo de Tehuantepec –los menos–, ninguno se detiene a preguntar cuál fue la

¹ *Copias de contratos celebrados con José M. Obineta para la provisión de durmientes y leña*, Archivo General de la Nación, Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas [en adelante AGN-SCOP], 1899, 2/44-1. Las cursivas son mías.

participación, las intenciones o la afectación que tuvieron diferentes sectores sociales debido a la construcción de una vía férrea en el Istmo durante los años 1899-1911, etapa en la que se inicia la organización definitiva del ferrocarril en manos de la compañía de Pearson.

Así, en la presente tesis buscó analizar cómo ciertos grupos de la sociedad del Istmo de Tehuantepec, como los trabajadores o pequeños comerciantes, entre otros, participaron o se vieron afectados por el proyecto de construcción del ferrocarril. Si bien es cierto que la organización de éste se dio desde el centro, no podemos quitarle peso a la manera en que los hombres y mujeres de la región respondieron ante el proceso de modernización, representada en la introducción del *caballo de acero*. Desde nuestro punto de vista, la dinámica social del Istmo se volvió más tensa con la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, es decir, el proyecto de la vía férrea trajo de vuelta a la superficie los viejos conflictos por tierras entre los diferentes sectores sociales, sobre todo aquellos que tenían recursos naturales, como eran las salinas o las canteras. Pero también emergieron nuevos problemas para ellos: las malas condiciones de trabajo para los empleados del ferrocarril; la afectación por el cambio de estaciones a los intereses comerciales de algunos pobladores; sumado al nacimiento de poblaciones que se originaron exclusivamente para cubrir necesidades del proyecto ferroviario, y dejaron de tener importancia cuando éste desapareció. En cada uno de estos asuntos participaron diversos actores sociales, no solamente las comunidades indígenas, tal fue el caso de los pueblos, grupos de trabajadores o los particulares que enfrentaron y cuestionaron las decisiones de la empresa Pearson. Conocer la respuesta de la sociedad del Istmo frente a la llegada del ferrocarril, nos permite aseverar que el proceso de modernización, en cualquier tiempo y espacio, implica una

asimilación, una adaptación y, muchas veces, un cuestionamiento sobre el proceso, de ahí la importancia del tema que aquí se analiza.

Estado de la cuestión

La historiografía encargada de estudiar la relevancia del ferrocarril, ha dicho poco sobre las reacciones de la sociedad del Istmo ante este acontecimiento. Entre las obras que hacen referencia tanto a la historia del ferrocarril como las que hablan sobre Oaxaca durante el Porfiriato y su transición a la Revolución Mexicana, destaca la obra de Teresa Van Hoy que habla de la relación ferrocarriles y sociedad.² Con el fin de facilitar el estudio de los autores considerado en este balance, se agruparon en tres grandes ejes temáticos: 1) las obras que hacen mención sobre alguno o varios temas de la historia del Ferrocarril de Tehuantepec, es el caso de Paul Garner y de Armando Rojas Rosales; 2) la sociedad del Istmo y los referentes a los indígenas zapotecas, Leticia Reina Aoyama y Teresa Van Hoy, y 3) los que hacen hincapié en demostrar que la Revolución Mexicana también se dio en el sur y no sólo en el norte o el centro, como argumentan Francie R. Chassen y Héctor Zarauz López.³ También se han revisado otros libros y artículos que problematizan la dimensión

² También existe un libro llamado *Economía contra sociedad. El Istmo de Tehuantepec*, este trabajo tiene como objetivo contarnos la historia de la región del Istmo desde 1907-1986, poniendo énfasis en el impacto que provocó en la economía y la sociedad la puesta en marcha de la modernidad. Si bien José Ruíz Cervantes se encarga de los últimos años del Porfiriato y la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, sigue poniendo más atención en la economía y en los datos que en darnos una explicación más en concreto sobre el impacto que ese proyecto generó en la sociedad del Istmo. De ahí que sigamos resaltando más el trabajo de Teresa Van Hoy. *Economía contra sociedad. El istmo de Tehuantepec*, Leticia Reina (coordinadora), México, Nueva Imagen, 1994.

³ Paul Garner, “La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)”, en Romana Falcón y Raymond Buve (compiladores), *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente. Hallazgos y debates, 1876-1911*, México, Universidad Iberoamericana, 1998, 105-118p. Armando Rojas, “Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919”, tesis de maestría en Historia, México, UAM-Iztapalapa, 1990, Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1913*, tesis de doctorado en Historia, México, UAM-Iztapalapa, 2004, Armando Rojas Rosales, “Transporte ferroviario en el Istmo de Tehuantepec, 1896-1913”, en <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio13/Armando%20ROJAS%20ROSALS.pdf>; Teresa Van

institucional de la construcción de los ferrocarriles; los que hacen un enfoque regional, que ponen de relieve los aspectos económicos de la experiencia ferroviaria; o bien, sobre la figura de Weetman Pearson,⁴ que han servido para darnos una idea de cómo funcionaban los otros ferrocarriles, tanto para comparar como para diferenciar al Ferrocarril de Tehuantepec, así como para conocer las diferentes problemáticas del Istmo. Vayamos por partes.

Paul Garner, en “La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)”, tiene como fin demostrar que en los 1890’s hubo un cambio en la política económica de Porfirio Díaz, la cual favorecía desde entonces la modernización e intervencionismo del Estado con carácter nacionalista, aspecto que no fue necesariamente producto de la revolución; para lograr su objetivo usa como ejemplo la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, llegando a la conclusión de que la vía interoceánica, como era también conocida, fue una de las obras que culminarían con la modernización de México, pero que no tuvo mayor crecimiento por los diferentes sucesos al interior y exterior del

Hoy, *A social history of Mexico's railroads. Peons, Prisoners, and Priests*, Lanham, (Maryland), Rowman & Littlefield, 2008, 237 p., Leticia Reina, “Estados Unidos e Inglaterra en pugna por el Istmo de Tehuantepec”, *Eslabones*, número 2, julio-diciembre, 1991, Leticia Reina, “La zapotecoización de los extranjeros en el istmo de Tehuantepec”, *Eslabones*, número 10, diciembre, 1995, Leticia Reina, “Introducción” y “Los pueblos indios del Istmo de Tehuantepec. Recaudación económica y mercado regional”, en Antonio Escobar (compilador), *Indio, nación y comunidad en el México del Siglo XIX*, México, CEMA y CIESAS, 1993. Leticia Reina, “Las zapotecas del Istmo de Tehuantepec en la Reelaboración de la identidad étnica siglo XIX”, en XX Congreso Internacional LASA, Dirección de Estudios Históricos del INAH, 1997, Guadalajara, México. [<http://lasa.international.pitt.edu/LASA97/reinaoyama.pdf>]. Francie Chassen, *Oaxaca, entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur (1867-1911)*, México, Estado de Oaxaca, UAM-I, UABJO, 2010, Francie R. Chassen, “Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución 1902-1911”, en *Revista Mexicana de Sociología*, UNAM, 1993, pp. 163-179, Francie R. Chassen, *op cit.*, Héctor Zarauz López, *El Porfiriato y la Revolución Mexicana, 1911-1912, en el Istmo de Tehuantepec*, tesis de licenciatura en Ciencias Sociales, México, UNAM, 1993, 235 p.

⁴ La idea de los temas fue tomada del artículo de Sandra Kuntz llamado “Los ferrocarriles y la formación del espacio económico en México, 1880-1910”, en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Públicas*, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999, p. 108.

país.⁵ Pese a estar de acuerdo con las conclusiones a las que llega Garner, debo señalar que el artículo parte de una visión desde el centro, por lo que deja de lado el análisis de la asimilación de dicha política nacionalista por los grupos sociales de la región del Istmo.

Por su parte, Armando Rojas Rosales, quien se ha esforzado en investigar toda la historia del Ferrocarril de Tehuantepec, esto es, desde la primera concesión en el año de 1842 hasta la construcción de la vía a cargo de Weetman Pearson durante el gobierno de Porfirio Díaz,⁶ ha puesto énfasis en

analizar, en su justa dimensión, lo que representaba la conclusión de esta línea y sus puertos terminales para los intereses políticos y económicos de la élite que rodeaba al presidente Porfirio Díaz. Especialmente, interesa explorar su interés en que se realizara a cualquier costo el Ferrocarril de Tehuantepec, argumentando que sería 'el eje del comercio del mundo'. Por otra parte, busca tener una visión más certera del papel que desempeñó la Compañía Pearson durante la construcción y reconstrucción de este ferrocarril.⁷

Cabe decir que para lograr dicho objetivo, el autor refiere, de la historia del ferrocarril, la explotación de la vía interoceánica y su vinculación con la economía y la problemática laboral de la empresa. Así, Rojas Rosales llega a las siguientes conclusiones: 1) el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue una obra pública en la que se observa una *política de continuidad* entre el establecimiento y terminación de una vía por parte del gobierno de Porfirio Díaz, 2) a pesar de que quienes empujaron el proyecto querían el desarrollo del comercio interoceánico, se favoreció e impulsó el comercio regional y 3) el Ferrocarril de Tehuantepec fue un *polo de atracción* y no un sitio expulsor de la fuerza de

⁵ Paul Garner, *Ibid.*, p. 105-118.

⁶ Armando Rojas Rosales, *op. cit.*

⁷ Armando Rojas Rosales, *Ibid.*, 2004, p. 10.

trabajo.⁸ Cabe decir que a pesar de estas conclusiones, el autor no profundiza en la situación de la región, ya que su objetivo está en observar las relaciones de poder de los diferentes grupos económicos con la esfera política del centro, pues ambos participaron en la construcción del ferrocarril, por lo que la sociedad del Istmo se queda como un mero espectador pasivo.

En, *A social history of Mexico's railroads. Peons, Prisoners, and Priests*,⁹ Teresa Van Hoy observa a la sociedad de tres diferentes lugares del país por donde pasaba el ferrocarril; su finalidad es demostrar si los diferentes grupos sociales obtuvieron algún beneficio de éste. Tal temática confiere al libro su importancia porque resulta el único que tiene como objetivo observar la relación entre el ferrocarril y la población que lo recibió; no conforme con ello, su estudio enfoca tres líneas férreas como fueron: las de Veracruz-Perote, Córdoba-Huatusco y de Coatzacoalcos-Salina Cruz.

Por su parte, Leticia Reina en sus trabajos aborda más la parte social del Istmo de Tehuantepec, de ahí que sus conclusiones giren sobre alguno de estos puntos: a) Las relaciones de los grupos étnicos del Istmo de Tehuantepec se da por medio del comercio y de los centros establecidos por los zapotecas, eso se debía a que éstos tenían un carácter fuerte, orgulloso y abierto al cambio b) por ende, controlaban política y culturalmente a la región, c) en la época porfiriana, ese dominio ejercido por los zapotecas obligó a los extranjeros a casarse con las mujeres de dicha etnia para tener un control sobre la zona –la autora llama a este proceso la “zapotequización extranjera”–; asimismo, para Reina esa aculturación hizo que se reafirmara y enriqueciera el orgullo de ser zapoteca y d) el proceso modernizador iniciado por la élite a finales del siglo XIX provocó en la economía del Istmo

⁸ *Ibíd.*, p. 253.

⁹ Teresa Van Hoy, *Ibíd.*

un intercambio desigual entre los indígenas y los inversionistas extranjeros y la explotación de sus recursos naturales.¹⁰ Sin embargo, Reyna no hace precisiones claras de cómo cambio o no la situación de los indígenas zapotecas durante el Porfiriato.

En el caso de Francie R. Chassen, en su artículo "Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución 1902-1911" y su tesis que lleva el mismo título, nos muestra cuál fue la participación de la sociedad oaxaqueña en la última década del Porfiriato, afirmando que "para los oaxaqueños, la revolución vino del norte para arrebatarles la dominación política que los hombres del sur habían ejercido sobre el Estado mexicano desde la reforma",¹¹ es decir, los grupos dominantes de Oaxaca hubieran preferido conservar el *statu quo* que se vivía durante el Porfiriato. Asimismo, la autora argumenta que entre 1902 y 1911, se dio el choque entre las regiones de Oaxaca que eran capitalistas –aun sin madurar pero existentes– y las precapitalistas, que buscaban adaptarse a la política modernizadora ejercida por el gobierno porfirista. Llegando a la conclusión de que, tras el inicio de la Revolución Mexicana, "los sectores medios, tanto urbanos como rurales, no tuvieron la fuerza suficiente ni las posibilidades de mantener e imponer su dominio, como en otras regiones, para llevar adelante mayores transformaciones económicas y políticas".¹²

Si bien el propósito de Chassen es tratar de observar las problemáticas económicas, políticas y sociales de la sociedad oaxaqueña en un periodo determinado, no obstante, la autora se concentra solamente en dos grupos: las clases altas y las clases medias –sobre todo aquellas más cercanas al poder político– quedando una pregunta al aire, ¿Qué ocurría con otros actores sociales? Es importante decir que el tratar de definir quiénes son los

¹⁰ Leticia Reina, *Ibíd.*

¹¹ Francie R. Chassen, *Ibíd.*, p. 163.

¹² *Ibíd.*, p. 179.

grupos que pertenecen a la clase media es un gran aporte a la historiografía sobre la sociedad de Oaxaca, pero en esa labor se pierden los estratos más bajos.

La tesis de Héctor Zarauz, *El Porfiriato y la Revolución Mexicana, 1911-1912, en el Istmo de Tehuantepec*, tiene como objetivo dar una explicación de cómo fue que se desarrolló la Revolución Mexicana en dicha región, argumentando que no se dio de la misma manera en todo el estado de Oaxaca, como lo han pretendido ver otros autores, entre ellos Francie Chassen. Con ese fin analiza el movimiento encabezado por José F. Gómez – conocido como Che Gómez- en el Istmo de Tehuantepec y la rebelión campesina en Juchitán en un relato en el que se entreteje sociedad, política y economía. Su metodología va, cómo el mismo apunta, “de lo general a lo particular, de lo simple a lo complejo, del contexto nacional al regional [...]”.¹³ Si bien Tehuantepec y Juchitán en conjunto forman lo que se conoce como el Istmo de Tehuantepec, entre ambas regiones existen diferencias importantes que las hacen completamente opuestas; no obstante, Héctor Zarauz en su análisis no toma en cuenta ese simple hecho, ocasionando que creamos que estamos hablando de una solo zona y no de dos, elemento importante para entender la magnitud del movimiento de Che Gómez.

De la historiografía antes mencionada podemos concluir lo siguiente: 1) argumentan que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue un proyecto de las élites del gobierno central, 2) que dicha vía logró generar, dentro del Istmo, un mercado regional y una migración en masa de extranjeros, tanto mano de obra como comerciantes, 3) trajo como consecuencia una competencia poco equitativa entre los intereses regionales e internacionales y 4) los grupos indígenas fueron los más afectados con la modernización.

¹³ Héctor Zarauz, *Ibíd.*, p. 10.

Del anterior balance nos surgen las siguientes preguntas: ¿Qué sectores intervinieron y con que intereses? ¿Cuáles fueron las ventajas y desventajas que obtuvieron cuando se empezó a utilizar el ferrocarril? ¿Qué otros sectores y regiones participaron o fueron afectadas por tal construcción?

En el desarrollo del proyecto de construcción de esta línea de ferrocarril intervinieron diversos intereses, no solo de los extranjeros y del gobierno nacional, sino, indudablemente, también locales y regionales. Así lo sugiere nuestro epígrafe, dicho por Olegario G. Cantón como parte de su argumento para convencer a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de que autorizara un contrato de durmientes y leña, que había realizado con José M. Obineta; no obstante, también nos habla de las expectativas que tenía la sociedad con la construcción del ferrocarril, gracias a la iniciativa de Pearson, que se resume en la frase *todos la esperan con ansia para hacer su Agosto*.

En la presente tesis nos interesa contestar las preguntas antes mencionadas y en lo particular el problema que mencionamos en las primeras cuartillas de esta introducción; sobre todo tratando de buscar nuevos elementos que no ha destacado la historiografía, como hablar de otro tipo de actores más allá de los indígenas, asimismo, de nuevas problemáticas presentadas por la construcción del ferrocarril.

Objetivos

- I. Analizar las problemáticas que trajo la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

- II. Examinar cómo se procedió a la compra de terrenos por donde pasaría el ferrocarril o alguna obra relacionada.
- III. Observar los cambios de estación, para determinar que tanto benefició a la sociedad del Istmo.
- IV. Determinar, a partir del caso de huelga de 1902, como era la imagen de los trabajadores para las autoridades y los encargados del ferrocarril; a su vez, que argumentos utilizaban los huelguistas para aceptar o defender dicha imagen.
- V. Establecer la importancia y el significado que tuvo para la Compañía Pearson and Son Limited, la construcción de Rincón Antonio.

Metodología

La metodología que nos sirvió de base descansó en un análisis discursivo, donde procuramos observar la forma y el contenido de los argumentos que usaban las autoridades, la empresa y la sociedad al defender su interés particular sobre los otros o el llamado “bien común”.

Parte importante de esa metodología fueron los conceptos de *proceso modernizador* y *utilidad pública*. Sobre el primero hacemos referencia al camino que recorre una sociedad para alcanzar cierta “progreso”; en otras palabras, es el proceso que hace un sociedad tradicionalista a una moderna –sin embargo, como lo veremos en los siguientes capítulos, estos dos elementos se renuevan constantemente, más que uno u otro desaparezcan–. El concepto de *utilidad pública* hace referencia a un argumento que utiliza la Compañía Pearson and Son Limited para justificar la expropiación de alguna propiedad, es decir,

contrario a hacer efectivo el llamado “bien común” de toda una nación, creemos que sólo define el interés particular.¹⁴

Fuentes

La tarea de encontrar respuesta al problema planteado en nuestra investigación no fue sencilla, debido a la casi inexistencia de fuentes adecuadas. Precisamente esa fue una de las grandes sorpresas y dificultades con la que nos encontramos, pues hubo que consultar varios archivos. En la ciudad de México fueron importantes el Archivo General de la Nación en sus ramos Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y el Archivo de Porfirio Díaz, resguardado en la Universidad Iberoamericana. En la ciudad de Oaxaca investigamos en el Archivo del Poder Ejecutivo del Estado y el de Notarias. También probamos suerte en Condumex, el Fondo Reservado de la Biblioteca Nacional, así como en la Hemeroteca Nacional.

El tipo de documentos encontrados fueron en particular cuentas y peticiones que hacía la compañía para realizar cambios o construir obras necesarias para el ferrocarril, pero también desacuerdos que tenía la sociedad con la *Compañía Pearson*, sobre todo en los cambios de estación o compra de terrenos. No obstante, ninguno formaba una serie documental y la mayoría era de carácter oficial, por lo que tuvimos el mayor esmero en la recuperación, organización e interpretación de la información encontrada. Con ésta, una vez recuperada y analizada, procuramos responder al problema planteado en esta investigación.

¹⁴ Una referencia importante acerca del tema se encuentra en el Libro II de Rousseau, en especial el capítulo III. Juan Jacobo Rousseau, *El contrato social*, México, Ediciones leyenda, 2006, pp. 45-78.

Estructura

La tesis esta organizada en tres capítulos más tres anexos. En el capítulo 1, “Historia de Vapor: Anuncio de paz y prosperidad para esta noble nación”, ofrezco un panorama general sobre el Porfiriato, el estado de Oaxaca y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; la puesta en marcha de la modernidad durante el gobierno de Porfirio Díaz y su repercusión en Oaxaca, donde la vía del Istmo tiene un lugar principal, son base de este capítulo; pongo, además, en tela de juicio la idea de sí se puede determinar la lucha entre lo tradicional y lo moderno como una continuidad o sucesión, llegando a la conclusión de que los conceptos cambian según la circunstancia.

En el capítulo 2, intitulado “El caballo de acero y sus tierras para pastar: La cuestión de los terrenos para la vía del Istmo de Tehuantepec”, explicamos el acaparamiento de tierras a partir de los conflictos que sucedieron con la construcción del ferrocarril o alguna obra relacionada con ello. Destacamos la respuesta de los pueblos no indígenas y los particulares sobre el asunto, con el fin de mencionar otros actores sociales. Asimismo, se cuestionó la idea de “utilidad pública” como definición de “bien común”.

Muchas veces, cuando hablamos de ferrocarriles, nos concentramos en la pérdida de tierras como principal situación, quizá una explicación llegue a tener el comercio internacional y regional; sin embargo, ¿qué otras situaciones generó la llegada del ferrocarril?, dicha pregunta fue la base del capítulo 3, nombrado “Tensiones en torno a la llegada del ferrocarril. Atisbos a la sociedad del Istmo”, en donde se expuso la respuesta de la sociedad a tres diferentes disposiciones que dio la compañía de Weetman Pearson. En otras palabras, observamos los argumentos que dieron algunos pueblos y un individuo ante el cambio de varias estaciones; la huelga de los trabajadores y la manera en que las

autoridades y la empresa veían aquel factor de descontento y la creación de un nuevo pueblo que satisficiera las necesidades del ferrocarril, llamado en su momento Rincón Antonio.

Los anexos al final de la tesis son una muestra de los documentos más representativos que se ocuparon en la tesis; si bien en un principio se había pensado en transcribir todos los registros, consideramos que sólo servía para aumentar el número de páginas y ese no era nuestro interés, por ello se escogieron sólo tres donde se puede ver la respuesta dada por la sociedad del Istmo de Tehuantepec.

Creo que este primer abordaje de un tema tan complejo fue importante, porque nos acercó a diversos sectores de la sociedad del Istmo de Tehuantepec, los que también fueron actores principales dentro del proyecto del ferrocarril, dejando de lado las visiones enfocadas sólo en las élites y las comunidades indígenas, así como aquellas que consideran únicamente el centro para dar paso, en cambio, a las situaciones experimentadas por la región.

Capítulo I

Historia de Vapor:

Anuncio de paz y prosperidad para esta noble nación

El silbato de la locomotora en los desiertos donde antes solo se oía el alarido del salvaje, es anuncio de paz y prosperidad para esta noble nación [...]

Porfirio Díaz ¹⁵

¡El pasado inmediato! ¿Hay nada más impopular? Es, en cierto modo, el enemigo. La diferencia específica es siempre adversaria acérrima del género próximo. Procede de él, luego lo que anhela es arrancársela. Cierta dosis de ingratitud es la ley de todo progreso [...] Ojalá, entre todos, logremos presentarlo algún día como un pasado definido.

Alfonso Reyes ¹⁶

Los poco más de treinta años de gobierno de Porfirio Díaz han sido interpretados de diferentes maneras a lo largo de la historia y se pueden agrupar en tres posiciones: ¹⁷ por un

¹⁵ Citado en José C., Valadés, *El Porfirismo, historia de un régimen, el crecimiento I*, tomo II, México, UNAM, 1987, pp. 300-301 (Nueva biblioteca mexicana, 64).

¹⁶ En ese mismo sentido José Vasconcelos nos dice: “Cuando no se tiene bastante inteligencia para realizar una obra bastante semejante, el grupo poderoso que no cede ante las reivindicaciones del progreso no consigue sino irritar las pasiones justas y parece siempre arrastrada por la desesperación de las masas, dolorosa, sangrienta, ciega y brutal, cruelmente justiciera”. José Vasconcelos, “Como debe ser el gobierno del porvenir y por qué el corralismo no puede desempañarlo”, en Susana Quintanilla, *Nosotros, la juventud del Ateneo de México. De Pedro Henríquez Ureña y Alfonso Reyes a José Vasconcelos y Martín Luis Guzmán*, México, Tiempo de Memoria-TUSQUETS, Circulo Editorial Azteca, Proyecto 40, 2008, p. 183 y, de la primera cita, Alfonso Reyes, “Pasado Inmediato”, en Juan Hernández Luna y Fernando Curiel (prologuistas), *Conferencias del Ateneo de la Juventud*, 3ra. edición, México, UNAM, 2000, p. 181.

¹⁷ Cabe decir que no se pretende hacer un balance historiográfico del periodo porfiriano. Sólo se quiere mencionar las diferentes maneras en que se ha visto el Porfiriato y algunos ejemplos de cada una de ellas, sin ser exhaustivo. Si bien la última posición tiene más referencias bibliográficas, se debe a que son las fuentes utilizadas en el capítulo. Una de las propuestas más interesantes y polémicas es la de Paul Garner y su capítulo “Porfirio Díaz la historiografía mexicana: porfirismo, antiporfirismo y neoporfirismo”, en ella el autor nos propone tres nombres y características específicas de las etapas historiográficas que han observado y tratado de explicar el Porfiriato, si bien no están todas las obras, por lo menos si las más representativas. Esta manera, el *porfirismo* incluye básicamente las apologías del régimen; el *antiporfirismo*, aquellas que no desafían ni la orientación básica ni las conclusiones fundamentales del Porfiriato, como ejemplos pone a Daniel Cosío Villegas y su *Historia Moderna de México* y a José Valadés y su obra *El Porfirismo, historia de un régimen*, y define al *neoporfirismo* como el revisionismo del periodo a partir de 1990 con historiadores como Enrique Krauze, en esta las visiones son equilibradas –sin embargo, reconoce que la obra de Krauze es una comparación igualitaria del PRI y el Porfiriato-. Pese a que de cierta manera se divide en tres la

lado, están los ideólogos de la época afines a él quienes ven a un México lleno de *progreso* y *orden* a lo largo de la administración.¹⁸ Mientras que, por otro lado, se encuentran los hombres que se alzaron en contra del dictador en los años posteriores a la Revolución, periodo que se define como una etapa de poca democracia, en la que se le daba a los inversionistas las riquezas del país y que simplemente se resumía en ser una dictadura – basta recordar la frase “mátalos en caliente”, para que entendamos lo “malo” que fue.¹⁹

Algunos estudios, por último, en las décadas posteriores trataron de poner en una balanza –por decirlo de alguna manera– estas dos posiciones con el fin de tener un mayor alcance acerca de lo que fue el Porfiriato; los resultados han permitido tener un panorama más claro de los diferentes componentes de la realidad de ese periodo (sociedad, política, economía y cultura) tanto en beneficios como en costos, pero también se han llegado a generalizar diferentes situaciones en cada una de las regiones del país.²⁰

historiografía del periodo como lo hace el autor, no se está del todo de acuerdo en los ejemplos que él destaca para cada etapa. Paul Garner, *Porfirio Díaz. Del héroe al dictador. Una biografía política*, México. Ed. Planeta, 2003.

¹⁸ Dos ejemplos pueden ser los siguientes: Justo Sierra, *Evolución política del pueblo mexicano*, prólogo de Alfonso Reyes, México, Editorial Porrúa, 1986; Pablo Macedo, *La evolución mercantil, comunicaciones y obras públicas, la hacienda pública. Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, 1989, (Clásicos de la economía mexicana). También se puede revisar el *México a través de los siglos*, existen varias ediciones.

¹⁹ Con respecto a esta historiografía podemos mencionar algunos nombres como José Vasconcelos, los hermanos Flores Magón y Francisco I. Madero. Algunos títulos pueden ser el *Ulises Criollo*, *La sucesión presidencial en 1910* -existen varias editoriales para estos dos títulos- y *Regeneración*, Jacinto Barrera (Coordinador), México, CONACULTA.

²⁰ Paul Garner, *Ibíd.*, François-Xavier Guerra, *México: del antiguo régimen a la Revolución*, tomo I, México, FCE, 2003, (Sección de Obras de Historia), Charles Hale, *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX*, México, Vuelta, 1991, Javier Garcíadiego, “La modernización de la política” y Georgina Naufal, “La economía mexicana en la primera década del siglo XX”, en Belem Clark de Lara y Fernando Curiel Defossé (coordinación e introducción), *Revista Moderna de México (1903-1911)*, II Contexto, México, UNAM, 2002, Francie R. Chassen, *Oaxaca: Del Porfiriato a la Revolución, 1902-1911*, tesis de doctorado en Estudios Latinoamericanos, México, UNAM, 1985, Francie Chassen, *Oaxaca, entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur (1867-1911)*, México, Estado de Oaxaca, UAM-I, UABJO, 2010, Francie Chassen, “Oaxaca: Del Porfiriato a la Revolución, 1902-1911”, en *Revista Mexicana de Sociología* 51, no. 2, México, UNAM, 1989, María de los Ángeles Saraiba, “Proceso modernizador en el Istmo Veracruzano 1900-1921”, tesis de maestría en Historia, UNAM, 2000.

Cada una de las diferentes posiciones antes mencionadas nos muestra una visión parcial de la realidad, a saber, mientras unos ven lo benéfico otros ven lo catastrófico, o bien cuando se busca hacer un balance siempre se llega a sacrificar las particularidades de las regiones en busca de un todo que explique el periodo. De ahí que, si bien se sigue esta última postura, no se deja de hacer hincapié en que norte y sur no son iguales y, por ende, reconociendo que las diversas regiones de Oaxaca tienen elementos distintos, no podemos equiparar su crecimiento económico, político o social de la misma forma.

Por tanto, el objetivo del presente capítulo es mostrar cómo se implantó la modernidad durante el Porfiriato de manera general; asimismo, se tratará de particularizar dicho proceso de modernización con el caso de Oaxaca y después se desarrollará la historia del Ferrocarril de Tehuantepec. Enfocarlo a una región tiene la finalidad de enfatizar aún más la idea de que la modernización fue un proceso que se buscó durante todo el siglo XIX, sin embargo, hay que admitir que tuvo beneficios y costos sociales que resulta necesario identificar. Cabe decir que se abordaran solo algunos temas, resultando lo más relevante del periodo, pues nos importa sobre todo hablar de cómo se entendió y qué implicaciones conllevó imponer el positivismo como única ideología del régimen.

Así, podemos encontrar tres características en las que se manifiesta la modernización, éstas son: la técnica científica, la secularización de lo político y el individualismo. Así, la primera hace referencia a la confianza en el uso de la razón, que se manifiesta en algo tangible tanto en el mundo natural como en el social –de ahí que se entienda al ser humano que llegó a la tierra para dominarla–; la segunda habla sobre el ascenso de la burguesía a la política, teniendo como prioridad la ganancia personal. Por

último, se encuentra el individualismo como “el átomo de la realidad humana”, donde al final sólo existen “los iguales”.²¹

Dichas características, que serán las que revisaremos en primer lugar, estuvieron presentes en la política, la economía y la sociedad de México durante la época porfiriana mediante los diversos avances tecnológicos en donde se puso en servicio la técnica científica, mientras que la individualización había avanzado aún más con la Reforma liberal al tratar de poner a los ciudadanos como iguales con los mismos derechos y obligaciones, aunque eso no implica que todos las conocieran o que las entendieran. En cuanto a la política, ésta fue haciéndose cada vez más sólo para una cierta parte de la élite, lo que significó que las clases medias que se desarrollaron dentro del régimen, tuvieran que esperar por una oportunidad, sin embargo, ésta nunca llegó.

En el presente capítulo, por otro lado, se habla de la modernidad como característica central del Porfiriato, ello supone a su vez que se hable de tradición.²² Sin embargo, quisiera dejar en claro que lejos de pensar en una lucha entre ambos procesos, yo creo que tanto la modernidad como la tradición son etapas no sucesivas, sin que una y otra puedan coexistir. Alfredo Ávila ha señalado que mencionar sólo las continuidades de la tradición resulta una “explicación fácil y reduccionista”, de ahí que se pretenda rebasar ese límite.²³ Un ejemplo claro de las continuidades es el concepto que usa Annick Lempérière, a saber, ella hace una diferencia entre república barroca y nación moderna diciéndonos que, la primera, es “una permanencia y vigor de una herencia no solo la resistencia de una sociedad

²¹ Bolívar Echeverría, *¿Qué es la modernidad?*, México, UNAM, 2009, pp. 8-12, (Cuadernos del Seminario Modernidad: versiones y dimensiones, 1).

²² Una aclaración importante: no siempre se marcará, en los diferentes momentos que abarca el capítulo, la dualidad tradición y modernidad, sólo en ciertos casos.

²³ Alfredo Ávila, “De las independencias a la modernidad. Notas sobre un cambio historiográfico”, en Erika Pani y Alicia Salmerón (coordinadores), *Conceptuar lo que se ve. François-Xavier Guerra, historiador. Homenaje*, México, Instituto Mora, 2004, p. 99.

tradicional”, es decir, “todo un conjunto de prácticas y valores políticos y culturales, asociados a creencias y lealtades antiguas [...] que no lograron neutralizar los afanes modernizadores de las reformas borbónicas”.²⁴ Como se puede entender, para Lempérière la tradición es algo que no cambiara en cada avance hacia adelante; por ende, la tradición y la modernidad no son continuidades sino más bien términos que “cambia[n] con cada generación”.²⁵ Así es como lo entendemos en este trabajo.

Antes de comenzar, conviene detenernos en explicar el sentido del título del capítulo, la *historia de vapor*, es decir, al igual que el vapor es visible por un momento, pero después desaparece y se integra a lo demás, lo que se expone aquí es sólo una visión muy general de cada una de las partes -historia del Porfiriato, de Oaxaca y del ferrocarril-, ya que no es el objetivo principal que persigue la tesis. Considero, en cambio, que servirá para dejar sentado el contexto en el que se desarrolló esta historia.

Este capítulo está basado en fuentes secundarias, como son libros y artículos, y si bien en algún momento se apoya en algunas ideas de los autores, no por ello se sigue a pie juntillas lo dicho por ellos; en ese sentido, se ha hecho un análisis crítico de cada una de las

²⁴ Annick Lempérière, “¿Nación moderna o república barroca? México 1823-1857”, en <http://nuevomundo.revues.org/648#bodyftn6>, pp. 3-4, revisada el día 13 de agosto del 2011. Asimismo, una visión distinta a la de Lempérière, y a todas las que podamos mencionar, es la de Mark Overmyer-Velázquez: “[...] el mito de la modernidad fue muy importante, mito que de manera simultánea alabó la creación de una ciudad ‘moderna’, blanca y masculina y, al parecer, rechazó su correlato ‘tradicional’, indígena, femenina y rural”. Es decir, para el autor la modernidad y la tradición tienen género, yo no estoy muy de acuerdo porque desde esta óptica hace ver que la modernidad es lo visible –lo masculino– mientras que la tradición es lo oculto –lo femenino–; entonces, desde esta visión, ¿cómo podemos explicar, por ejemplo, las rebeliones indígenas en contra de la modernidad por más que fuera “un mito” o más bien una realidad que buscó el Porfiriato? Mark Overmyer-Velázquez, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, México, Estado de Oaxaca, UABJO, Congreso del Estado, Iberdrola Renovables, Fundación Iturribarria, 2010, p. 19.

²⁵ Si bien Ralph Roeder menciona que la modernización es la que sufre ese cambio, yo considero que la tradición también lo hace. Ralph Roeder, *Hacia el México moderno: Porfirio Díaz*, T. I, México, FCE, 1996, p. 173.

fuentes con el fin de que me permitan reconstruir y explicar, a grandes rasgos, la modernización durante el Porfiriato.

La modernidad durante el Porfiriato

El Porfiriato es un periodo que comprende las varias presidencias de Porfirio Díaz y la de Manuel González; ambos hombres se encargaron de construir un México moderno, es decir, uno donde, según el discurso de la época, hubiera *orden*, traducido en paz, y *progreso*, con la infraestructura que se construyó. Sin embargo, ¿qué hay más allá de esas dos palabras tan fáciles de decir? o más bien, ¿cómo explicar ese mundo que perduró durante treinta años y que para el General Díaz significaba que México se había enganchado a “la locomotora del progreso”?, –nos surge entonces la pregunta ¿en qué momento nos desenganchamos o, más bien, realmente en algún momento lo estuvimos?–

La realidad después del Porfiriato demostró que la paz y el progreso fueron una gran ilusión, pues sólo ocultaban las carencias y la poca participación de la mayoría; con la Revolución, los argumentos usados por los contrincantes se basaron en ello para señalar “los grandes males” del país –aunque la exageración fue parte de sus interpretaciones–, sirviendo como develamiento de que el enganche solo fue para los vagones “de los favoritos”, mientras que los demás (indígenas, campesinos, artesanos, maestros, y mucho más actores) corrían detrás del ferrocarril para tratar de subir.

El hilo conductor para explicar ese mundo moderno que se fue construyendo al final del siglo XIX y principios del XX, siguiendo las ideas de Charles Hale y François-Xavier Guerra, fue a través de lo que se ha llamado la filosofía positiva, como ideología del régimen, aceptando la aclaración de que “más que una ruptura, el positivismo es una

continuidad, marcada por los rasgos permanentes de la ideología liberal, pero también es una continuidad de la dependencia cultural [... que viene de Francia]”.²⁶

El método científico fue la base del *positivismo liberal* y tenía como fin “el bien del mayor número”, pues se pretendía conseguir un desarrollo económico, una regeneración social y una unidad política; cabe decir que eran tres las características fundamentales de dicha política, a saber, el ataque al liberalismo doctrinario, un gobierno fuerte y la reforma constitucional. Cada uno de estos elementos, tanto las características como los resultados, se fue consiguiendo a lo largo de todo el Porfiriato y no siempre alcanzando el “bien común”.²⁷

Dos engranes tenía el método científico que lo hacían funcionar y éstos eran la razón y la observación, los cuales permitieron explicar la realidad en la que vivían los ideólogos políticos al principio del Porfiriato. En otras palabras, según Justo Sierra, “como cualquier organismo, la sociedad está sujeta a las leyes de la evolución, a la acción simultánea de la integración y la diferenciación. A medida que la sociedad se integra cada vez más, se mueve de lo homogéneo a lo heterogéneo y sus partes se hacen más diferenciadas y especializadas. Esta acción dual conduce a la perfección del organismo o progreso”.²⁸ Por tanto, las tres etapas que explicaba Auguste Comte le servían también a los liberales positivistas para entender cada una de los periodos que había vivido México en siglos anteriores; así, el estado teológico era la etapa colonial, el estado metafísico comprendía desde la independencia hasta antes de Porfirio Díaz y el estado científico o

²⁶ François-Xavier Guerra, *Ibid.* , p. 380.

²⁷ Es importante mencionar que cuando nos referimos a “bien común”, queremos que las élites trataban de asegurar las mismas condiciones de mejoramiento para todos sus miembros y no querer decir que hubiera una igualdad con las demás clases.

²⁸ Charles Hale, *Ibid.* , p. 62.

positivista era el que comenzó con el General Díaz, el que, sin vislumbrar del todo sus resultados, iniciaba de manera prometedora.

Lo anterior se menciona porque los ideólogos, como Justo Sierra, en un principio dudaron mucho del gobierno de Porfirio Díaz, ya que lo veían como un golpe de Estado más, igual a los otros que habían sucedido en años anteriores –recordemos que Díaz llegó tras la revuelta de Tuxtepec en contra de Sebastián Lerdo de Tejada en 1876–. Sin embargo, las medidas que fue adoptando a lo largo de los primeros cuatro años de gobierno, como fue el reconocimiento de la deuda inglesa, el inicio de nuevas obras públicas y la integración al gobierno de las diferentes facciones políticas, definida por François- Xavier Guerra como *liberalismo conservador*,²⁹ le dieron la aceptación de cada uno de los ideólogos (entre los que destacan Justo Sierra, Francisco G. Cosmes y Telésforo García).

Precisamente, lo que aplaudían los ideólogos positivistas es lo mismo que Bolívar Echeverría llama “fenómenos”, en los que se manifiesta lo moderno o *la lógica nueva*; digámoslo de una manera distinta: el primer año de gobierno de Porfirio Díaz significó sentar las bases para que se lograra el desarrollo económico mediante la incorporación de la técnica científica, dando paso así a una secularización de la política que, como ya se dijo, y se dirá más adelante, hace referencia a la monopolización de la misma que van haciendo las élites. Sumado al *individualismo*, es decir, a la búsqueda que hizo el gobierno porfirista por eliminar ciertas corporaciones que no les convinieran a sus intereses, más que por la búsqueda de los iguales,³⁰ que ellos solían llamar tradicionales; un ejemplo de ello son las

²⁹ No es que los liberales se hicieran conservadores o viceversa, sino que cada uno aún con sus propias diferencias siguieran una misma línea, llamada aquí, el “bien común”. Véase nota 13 arriba.

³⁰ “Esta modernidad trajo consigo una transformación de los sistemas de referencia de la sociedad y de los individuos. Fue una mutación que hizo pasar el referente esencial del grupo al individuo, y esto ocurrió

comunidades indígenas, no así de la Iglesia que tuvo un resurgimiento para esta época y que sirvió como vínculo entre el gobierno y los ciudadanos en diversas regiones.

Una de las claves para que se llegara a creer que se podía lograr y afianzar cada uno de esos elementos, fue la figura del *gobierno fuerte* o autoridad pública encargada de guiar el orden y la paz para que México no pereciera en manos extranjeras. François-Xavier Guerra, cuando nos habla de la *tiranía honrada*, como también solían llamar los ideólogos al gobierno de Díaz, nos define precisamente que era un gobierno fuerte visto desde el positivismo liberal: “no es la arbitrariedad de un caudillo ni la espada de un militar como ley suprema de la nación; es, sobre todo, un régimen que pone en paréntesis todo lo que la Constitución tiene de utópica y que gobernará de acuerdo con las necesidades del pueblo”.³¹

La figura de Porfirio Díaz representaba ese elemento importante, pues, como ya se dijo, logró superar el vacío de poder con el que llegó al unificar todos los proyectos políticos de las diferentes facciones en busca de un programa común, pero también se encargó de reprimir a todos aquellos que no estuvieran de acuerdo con la forma de gobierno, sin importar si fuera caudillo, militar, campesino o bandido; el término “pan o palo” es la manera como se ha definido dicho periodo, que abarca de los años 1877 hasta 1890.³² Asimismo, una de las principales críticas que hicieron los ideólogos a la Constitución de 1857 es que, para ellos, tenía limitaciones y defectos; por ende, no era una

tanto en la forma de asociarse de los hombres, como en las instituciones, en los valores y en los comportamientos”. María de los Ángeles Saraiba, *Ibíd.*, p. V.

³¹ François-Xavier Guerra, *Ibíd.*, p. 384.

³² Javier Garciadiego, *Ibíd.*, p. 34.

expresión natural del orden social; dicha hipótesis será explicada por Emilio Rabasa en su libro *La constitución y la dictadura, estudio sobre la organización política de México*.³³

Sin embargo, a pesar de todos los intentos que se hicieron por lograr llevar a término las ideas de un gobierno fuerte, las desconfianzas que se generaron a lo largo de los años hicieron caer al régimen. Pues, como bien lo ha identificado Javier Garciadiego, son tres los momentos de la política porfiriana: el primero, como ya se explicó, es el que va de 1877 a 1890, caracterizado por el “pan o palo”; el segundo, que va de finales del siglo XIX a principios del XX, significó la formación del grupo científico encabezado por Yves Limantour y los llamados reyistas, que tenían como líder a Bernardo Reyes, ambos eran los soportes de la dictadura de Díaz –convertido en un hombre irremplazable, responsable de la paz y del progreso económico–. Por último, señala la etapa en donde comienza a surgir el choque entre los dos grupos ejes (los encabezados por Bernardo Reyes y José Yves Limantour)³⁴ y las consecuencias que ello trajo, es decir, el aumento de una oposición más clara que buscaba, ante todo, participación en las decisiones que tomaba el gobierno.³⁵

Lo referente a la técnica científica y al desarrollo económico fue una de las principales características que se lograron durante todo el Porfiriato –la cual muchas veces nos ha nublado nuestra visión para comprender en su totalidad el régimen–; pues, como bien lo menciona Georgina Naufal, “de ser una economía local y para el consumo inmediato, se pasó, en poco más de treinta años, a una economía nacional, amplia y abierta

³³ Emilio Rabasa, *La constitución y la dictadura. Estudio sobre la organización política de México*, Jorge F. Hernández (prologuista), México, CONACULTA, 2002.

³⁴ La principal diferencia entre los reyistas y los científicos es que para los segundos era importante que el control económico y político lo tuvieran los civiles representados por ellos, mientras que el primero concentraba a los militares más destacados y a personas con pocas oportunidades en las altas esferas. Sumado al conflicto, por la vicepresidencia al final del Porfiriato, en donde se manifestó las pocas oportunidades políticas para aquellos que no fueran científicos.

³⁵ Javier Garciadiego, *Ibíd.*, p. 34 y páginas siguientes.

al mercado mundial; del estancamiento económico se pasó al crecimiento de la economía”.³⁶

Hablar de cifras y sorprender al lector de cuánto fue que aumentó el tendido de las vías férreas, el telégrafo, las inversiones nacionales y extranjeras, etcétera, sería repetir datos que diversos trabajos han dicho, como el de Georgina Naufal o los extensos volúmenes de la *Historia moderna de México*. Más bien quisiera mencionar algunos de los costos sociales que ello trajo, sin pretender abarcar todo el tema porque no es el fin que persigo, como es el caso de la ley de terrenos baldíos que sirvió para enajenar diversas tierras públicas y comunales con el fin de mantener las crecientes inversiones extranjeras que se estaban dando a lo largo del país (un ejemplo de ello pueden ser las tierras que se encontraban en las cercanías de las vías ferrocarrileras).

Uno más sería la construcción de los ferrocarriles que pretendía conectar a todo el país desde el norte al sur y viceversa; no obstante la enorme cantidad de vías, nunca pasó de sólo unir el norte con el centro (intereses norteamericanos); o el puerto de Veracruz con la ciudad de México (capital europeo), dejando fuera varias partes del territorio de México; o siendo casos aislados sin conexión con los otros, como el caso de Yucatán; o sin la importancia debida a pesar de su estrategia económica, como el del Istmo de Tehuantepec.

En resumidas cuentas, a pesar del sorprendente desarrollo económico que se logró durante el gobierno de Díaz, igual o más fue el crecimiento del descontento que se generó en la sociedad, principalmente en las clases medias, al no sentir “las mieles” del progreso – en lo que no se limitaba a las ganancias monetarias sino también participación política para acudir a la toma de decisiones en el gobierno–

³⁶ Georgina Naufal, *Ibíd.*, p. 51.

En cuanto al individualismo, este hace referencia a “el átomo de la realidad humana”, lo que implica que será “la convicción democrática de que, si es un gobierno republicano, éste tiene que ser una gestión consentida y decidida por todos los ciudadanos, *los iguales*”.³⁷ No obstante, durante el Porfiriato aquello de “los iguales” al que hace referencia Echeverría, nunca se logró del todo, porque Porfirio Díaz y los científicos siempre se encargaron de hacer ver a la democracia como una gran ficción; ya que, como bien lo dice François-Xavier Guerra, las elecciones políticas siempre fueron para aquellos ciudadanos que estuvieran “conscientes” de la situación vivida en el país y, sobre todo, afiliados a las ideas positivistas –de ahí la preocupación por la educación, ya que buscaban ante todo transmitir la filosofía positiva a las nuevas generaciones, sobre todo a aquellos que realizaran estudios preparatorios y superiores–, esto trajo como consecuencia una crítica al régimen y su democracia por parte de los que no participaban de ella.³⁸

Precisamente, una de las principales oposiciones surgidas dentro del mismo régimen fue la del grupo llamado el *Ateneo de la Juventud* - la fecha en que se fundó fue el 28 de octubre de 1909,³⁹ que agrupaba a estudiantes de diferentes facultades, el cual manifestaba su desacuerdo mediante discusiones, reuniones y disertaciones que ejercía la opresión filosófica positivista; lo cual los hizo sobresalir de otros estudiantes porque buscaban un

³⁷ Bolívar Echeverría, *Ibíd.*, p.11. Las cursivas son mías.

³⁸ “Este nuevo ‘pueblo’[de la ‘ficción democrática’] no verá en ellos más que una élite en el poder, a menudo rica, siempre lejana, que había formulado una inaceptable teoría de la desigualdad: una élite que solamente los dejaba fuera de la vida pública, sino que también violaba los ‘principios sagrados’ en los cuáles habían sido educados”. François-Xavier Guerra, *Ibíd.*, p.394.

³⁹ Entre sus miembros están: Jesús T. Acevedo, Rafael López, Julio Torri, Enrique González Martínez, Luis G. Urbina, Carlos González Peña, Martín Luis Guzmán, Saturnino Herrán, Diego Rivera, Gerardo Murillo (“Dr. Atl”), Manuel M. Ponce, Manuel Romero de Terreros, Alfonso Teja Zabre, Roberto Argüelles Bringas, Eduardo Colín, Joaquín Méndez Rivas, Medíz Bolio, Alfonso Cravioto, Rafael Cabrera, Jesús Acevedo Roberto Montenegro, Ramos Martínez, Julián Carrillo, Isidro Fabela, Manuel de la Parra, Mariano Silva y Aceves y Federico Mariscal. Además de las cuatro personalidades fundamentales que son: Antonio Caso, José Vasconcelos, Pedro Henríquez Ureña y Alfonso Reyes. Gracias a Daniela Vázquez por sus comentarios, y en especial a este párrafo.

conocimiento distinto. En otras palabras, “esos pequeños cenáculos, creados por ese grupo de jóvenes, son como respiradores para meditar en el oxígeno que escaseaba en las instituciones dominadas por el positivismo”.⁴⁰ Como se dijo, la docencia antipositivista de algunos maestros eminentes del Porfiriato y la lectura y comentarios que ese grupo hacía por cuenta propia de los libros nuevos que llegaban de Europa,⁴¹ además, de su intención por discutir situaciones del momento, fueron los grandes motivos para que surgiera el *Ateneo de la Juventud*.

Esto último se reflejó no tan sólo en las ideas sino en la aplicación de éstas en la realidad; más en concreto, la crítica se dirigió al régimen mismo, tanto a su paz que se envejecía con Díaz y su gabinete, como en la falta de “aceite” en “la locomotora del progreso”, pues sus alcances ya no eran tan ciertos. Al final, como dice Alfonso Reyes -en el epígrafe con que se inició el capítulo- “procede de él [la crítica], luego lo que anhela es arrancársela [el régimen de Díaz]. Cierta dosis de ingratitud es la ley de todo progreso [...]”.⁴²

En suma, el Porfiriato fue un periodo que abarcó los últimos años del siglo XIX y principios del XX, etapa en la que México logró tocar “el progreso”, pues parecía que había construido un mundo moderno en un lugar donde sólo había existido, según algunos historiadores, “el caos”. Pero la realidad muy pronto demostró su deficiencia al ver que las riquezas sólo habían sido para unos cuantos y que aun cuando participaran en el régimen no implicaba que les tocaran al menos unas *migajas* de todo ese desarrollo; y es que la técnica

⁴⁰ Juan Hernández Luna, “Prologo”, en Juan Hernández Luna y Fernando Curiel (prologuistas), *Conferencias del Ateneo de la Juventud*, 3ra. edición, México, UNAM, 2000, pp. 7-23.

⁴¹ Alfonso Reyes, Antonio Caso, et al., *Conferencias del Ateneo de la Juventud*, México, UNAM, 2001, pp. 7y 8.

⁴² Alfonso Reyes, *Ibíd.*, p. 181.

científica se transformó en realidad y se experimentaba al ver pasar un ferrocarril, al alzar una bocina de telégrafo o teléfono, o en ver salir el humo de las fábricas que se construían, aunque en el fondo se escondían grandes problemas sociales como eran los malos sueldos que recibían los trabajadores de esas fábricas, haciendas, minas..., la pérdida de tierras, sobre todo las comunales cuando se “necesitaba” que un inversionista construyera una obra pública o simple y llanamente para engrandecer una fortuna.

En ese mismo sentido, se observa lo que Bolívar Echeverría nos dice sobre la secularización de la política, es decir, el ascenso de una burguesía que empezó a controlar la política y que recibió del gobierno grandes beneficios –un ejemplo importante de esto es que al final del Porfiriato, Díaz escogió a un científico como vicepresidente porque estaba más vinculado con la dinámica de la economía.⁴³ Ahora veamos cómo se vivió el Porfiriato en una región en la que la sociedad era mayoritariamente indígena, como lo era Oaxaca.

La repercusión de lo moderno: Oaxaca durante el Porfiriato

La principal crítica de los estudios que hacen referencia a Oaxaca durante los poco más de treinta años de gobierno de Porfirio Díaz, se dirige a señalar que el estado sureño tuvo un desarrollo económico menor en comparación con las regiones del norte, pero no por ello quiere decir que no sufriera cambios y continuidades, además de señalar su participación en la Revolución Mexicana. Pese a ello, muchos de los estudios siguen usando frases como

⁴³ “Durante el Porfiriato este asunto [el económico] fue esencial, pues se creía que una buena situación económica garantizaba la estabilidad social y la paz en el país, sin importar las condiciones políticas”. Javier Garciadiego, *Ibíd.*, p. 37.

“en comparación del norte” o “como sucedía en el norte”, es decir, al parecer es inevitable que se voltee la mirada hacia arriba.⁴⁴

Héctor Zarauz hace una observación importante en relación a lo anterior, “la modernización en México no se dio sino de forma parcial y desigual. Algunos estados y regiones del país se integraron más y mejor a este plan”.⁴⁵ Es decir, la *lógica nueva* fue un proceso en el que no todos participaron, y que quienes lo hicieron no siempre tuvieron una carrera igual, pues dependían de los recursos económicos, políticos y sociales con que contaban para poder lograr o no un proceso modernizador completo.

Ese fue el caso del estado de Oaxaca en donde la modernización se enfrentó a una población mayoritariamente indígena que tenía, como lo ha mencionado Lempérière, “un peso demográfico y la vitalidad de sus tradiciones comunitarias [que] le permitieron [...] conservar el 50% de las tierras agrícolas del estado”.⁴⁶ Se podría definir, por tanto, como una lucha entre lo moderno y lo tradicional, sin embargo, como antes lo señalamos, resulta complicado explicar por qué tiene que pasar de uno a otro, o cuáles son las condiciones para que se de ese cambio; de ahí que coincida con Francie Chassen en que, en Oaxaca, había “una íntima relación donde el capitalismo se entretrejía con las fuerzas tradicionales

⁴⁴ Una aclaración importante: los trabajos de Chassen son la principal fuente de este apartado ya que es uno de las escritoras más prolíficas e importantes en el estudio de Oaxaca; de ahí que la mayoría de los autores –como es el caso– tengan necesariamente que voltear a verla. Eso no implica que no se cuestionen ciertas ideas y posturas de la autora. Francie Chassen, *Ibíd.* ; Paul Garner, “La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional Tehuantepec (1896-1907)”, en Romana Falcón y Raymond Buve (compiladores), *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente. Hallazgos y debates, 1876-1911*, México, Universidad Iberoamericana, 1998, p. 17; Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1993*, tesis de doctorado en Historia, México, UAM-I, 2004 y Héctor Zarauz López, *El Porfiriato y la Revolución Mexicana, 1911-1912, en el Istmo de Tehuantepec*, tesis de licenciatura en Ciencias Sociales, México, UNAM, 1993 .

⁴⁵ Héctor Zarauz, *Ibíd.* , p. 14.

⁴⁶ Annick Lempérière, “La formación de las élites liberales en México del siglo XIX: Instituto de Ciencias y Artes de Oaxaca”, en *Secuencia*, no. 30, México, Instituto Mora, sept.-dic., 1994, p. 58-61.

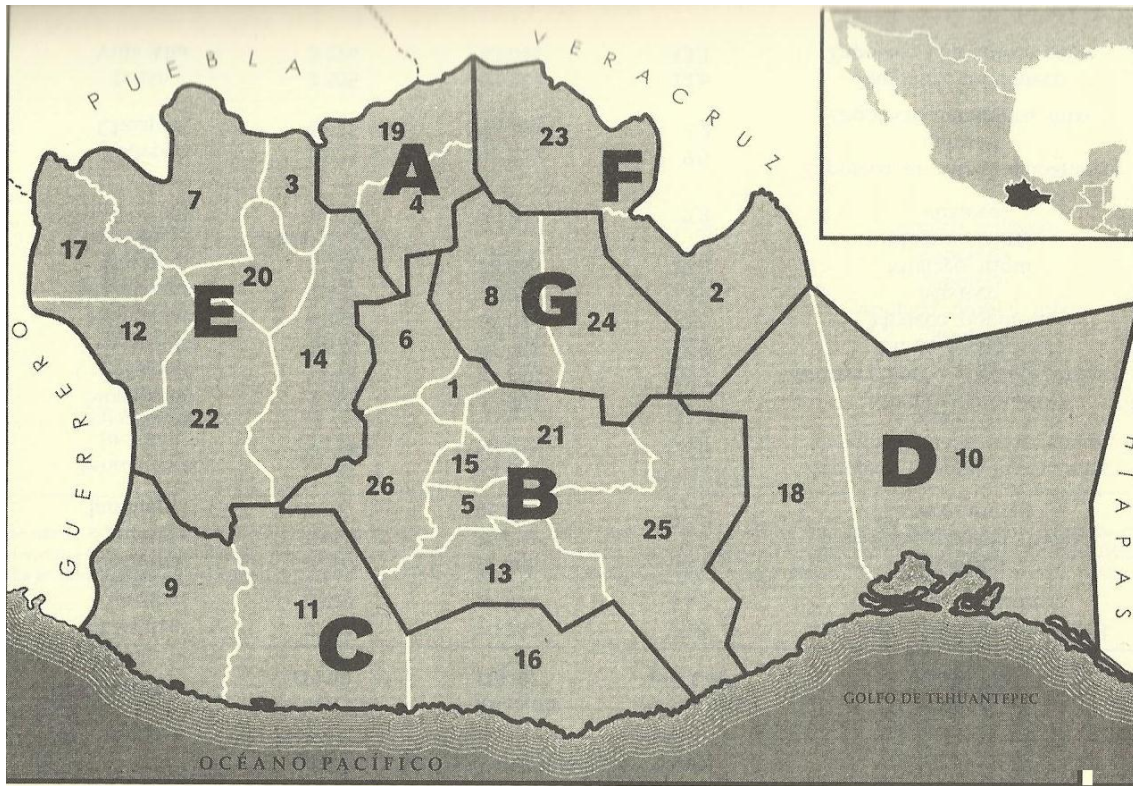
precapitalistas, y éstas se adaptaban para sobrevivir”,⁴⁷ sin que necesariamente se imponga la hegemonía de uno u otro como lo propone la idea de la lucha de contrarios.⁴⁸

De esta forma, en el estado de Oaxaca encontramos siete regiones y cada una de ellas tuvo un desarrollo muy distinto durante el Porfiriato; éstas son: la Cañada, los Valles Centrales, el Istmo, el Papaloapan, la Mixteca, la Costa y la Sierra Juárez. Cada una de estas zonas tuvo y tiene cualidades propias que la definen, es el caso de los Valles Centrales como el centro político de Oaxaca o la Sierra Juárez como el principal centro minero de la región.

⁴⁷ Francie Chassen, “Oaxaca: Del Porfiriato a la Revolución...”, *Ibíd.*, p. 173.

⁴⁸ Según Chassen, “para los liberales del siglo XIX, la modernidad que ansiaban tan fervientemente, significaba nada menos que la ‘desindianización’ de la nación [...es decir] que los campesinos indígenas abandonaran esas costumbres y se convirtieran en industriosos granjeros (‘farmers’) [sic.] y obreros fabriles”. No obstante, como se indicó en el primer apartado, eso era uno de los tantos procesos que los liberales-conservadores buscaban en aras del progreso. Francie Chassen, *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución...*, *Ibíd.*, p. 355.

Mapa 1.1 Regiones de Oaxaca:



Las siete regiones de Oaxaca son: a) Cañada, b) Valles centrales, c) Costa, d) Istmo de Tehuantepec –cabe decir, que dicha zona se compone de los distritos de Tehuantepec y de Juchitán-, e) Mixteca, f) Papaloapan y g) Sierra Juárez. Chassen, Francie, *Ibíd.*, p. 55.

El mayor esplendor de Oaxaca durante el Porfiriato se dio cuando el ramo de la minería empezó a tener niveles importantes de producción en el año de 1892, pues se reformó el código de minería dando como propiedad privada el subsuelo, lo que implicó que se dieran nuevas denuncias de minas. Las principales zonas eran Sierra Juárez, Tlacolula, Taviche, Juquila y la Mixteca, donde se producían oro, plata, cobre y ónix; sin embargo, ese desarrollo se vio afectado por la crisis económica de 1907 y los inicios de la Revolución.

Otra característica de relevancia es el que tendrá la agricultura comercial, sin que se niegue por ello la existencia de una agricultura de autoconsumo, en la que después de la crisis que vivió la grana cochinilla en la mitad del siglo XIX se buscaron otros cultivos que suplieran a éste, como será el caso del café, la caña de azúcar, el tabaco, el hule o el plátano, aunque siempre –produjeron o cultivaron– en menor cantidad que en los demás estados de la república.

Sin embargo, los autores revisados señalan que este viraje estratégico respondía “a las necesidades internacionales de materias primas a bajo costo y rutas que hicieran más rápido el intercambio de productos”;⁴⁹ en otras palabras, el gobierno buscaba acabar con la economía que llamaban atrasada y doméstica, por una que fuera de primer orden, en donde se pudiera conseguir mayores inversiones traducidas al final en progreso. Cabe resaltar que debido a dicho boom se condenó a los países latinoamericanos, como México, a ser unos países productores de materias primas para los de “primer mundo”, sin aspirar nunca a poder ser ellos quien trabajen los recursos exportados.

Estas dos situaciones nos permiten ver como los liberales oaxaqueños también buscaron la manera de echar a andar la modernización en su estado de alguna u otra manera; si nos guiamos por los resultados que arrojan los datos a la distancia, concluiríamos que en Oaxaca no se logró la *lógica nueva*. Pero si nos alejamos un poco de las comparaciones entre norte y sur o mayor o menor producción, podremos darnos cuenta que el cambio fue más notorio en las relaciones sociales. En otras palabras, el intento de imponer una nueva manera de pensar la economía hizo que el grupo indígena reaccionara a este cambio, –como ya se dijo, había una íntima relación entre tradición y modernidad– y la

⁴⁹ María de los Ángeles Saraiba, *Ibid.* , p. VIII.

manera en que lo hizo fue contestando, resistiendo, adoptándose, negociando e innovando con los nuevos elementos que ponían a su disposición los intereses de los otros.⁵⁰

En ese sentido, uno de los ejemplos más claros de este cambio que se dio con el proceso de modernización fue el de la lucha por las tierras; los indígenas trataron de utilizar la ley a su favor, ya que dividían sus tierras comunales en propiedades privadas con el fin de no perderlas en manos de los extranjeros.⁵¹

Por lo cual se reafirma la idea de que, más allá de modernidad contra tradición, encontramos en Oaxaca unos usos y costumbres que “nunca han sido inmutables sino que han cambiado con el tiempo. Inclusive, la invocación a las costumbres y tradiciones desde tiempos inmemoriales frecuentemente se volvía más estridente cuando el cambio se aceleraba”.⁵² Es decir, la tradición es la excusa perfecta para manifestar que se está en contra de lo moderno, pero la manera en que lo entenderán los integrantes de la sociedad será distinta de como fue ayer, porque el ser humano le agrega contenido a esa tradición dependiendo de las condiciones en que se esté luchando, y sucede lo mismo con la modernidad.

La sociedad oaxaqueña estaba dividida en diferentes clases sociales y la interacción entre cada una muchas veces dependía de la posición económica en que se encontrara el individuo. Entonces, podemos entender que los sujetos que se hallaban en la parte más alta de la pirámide eran las oligarquías que concentraban el control político y económico de la

⁵⁰ Francie Chassen, *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución...*, *Ibíd.*, p. 355.

⁵¹ “Era pues necesario legislar a favor de la propiedad privada –y lógicamente en detrimento de la comunal–; crear leyes que liberaran las tierras, propulsoras de la colonización en aquellas zonas poco pobladas [...]”. Héctor Zarauz, *Ibíd.*, p. 53 y páginas siguientes y si se desea conocer más acerca de la última idea, ver el capítulo 2 de Francie Chassen en el libro *Oaxaca, entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur (1867-1911)*. Francie Chassen, *Ibíd.*, pp. 109-171.

⁵² Francie Chassen, *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución...*, *Ibíd.*, p. 419.

región. Es importante señalar que en este sector también se contaba a los extranjeros que habían llegado durante todo el Porfiriato –como españoles o franceses–. Después ocupaba su lugar la clase media que, según los estudios de Francie Chassen, se dividían en dos, los altos y los bajos; la diferencia principal entre unos y otros era que los primeros ingresaron al Instituto de Ciencias y Artes de Oaxaca, los cuáles tendían a ser abogados o médicos –en tres palabras, ostentaban títulos profesionales- y los segundos eran rancheros o personas que tenían algún oficio. Por último, estaban las clases más bajas que en su mayoría eran los trabajadores de los diferentes rubros económicos, como el caso de los maquinistas y fogoneros de los ferrocarriles.⁵³

Cuestión aparte es el grupo indígena o los grupos indígenas, ya que como tal no los podemos agrupar en una u otra clase social, pues tanto había indígenas que tenían tierras como los que no, o bien, el caso de aquellos que se trasladaban a los Valles Centrales como trabajadores domésticos y si tenían suerte podían aprender a leer y escribir o ascender en la escala social, como ejemplo basta decir el nombre de Benito Juárez.⁵⁴

Como ya se dijo, el grupo social más influyente era el de la oligarquía, cuyos individuos pensaban que los extranjeros eran considerados como los reyes Midas, pues creían que tan sólo con traerlos la modernidad se lograría en Oaxaca. Las palabras dichas por Porfirio Díaz –cuando era gobernador en 1882– reafirman la idea de lo que veníamos diciendo: “debemos esperar que no éste lejos el día de hacer extensa la inmigración a nuestro estado para que el comercio con los hijos de otros países más civilizados, abran un

⁵³ Francie Chassen, *Oaxaca: Del Porfiriato a la Revolución...*, *Ibíd.* , p. 200 y páginas siguientes.

⁵⁴ Chassen propone que es hora de que se pase de los estudios desde arriba o desde abajo por lo de una *historia desde adentro* de cada uno de los grupos que forman la sociedad oaxaqueña; quizá eso es lo que nos falte para comprender mejor al grupo indígena. Francie Chassen, *Oaxaca, entre el liberalismo y la Revolución...*, *Ibíd.* , p. 334.

vasto campo al estudio de las industrias que nos importan, aquellos ciudadanos, dando así el primer paso en la vida del verdadero progreso adquiriendo los hábitos del trabajo y del buen gusto que caracteriza a los europeos”.⁵⁵

En ese sentido, podemos ver cómo entendía la palabra la clase gobernante “progreso”, es decir, como una semejanza al otro, al que está más arriba sin importar que en ello se sacrificara a la mayoría de la sociedad. De esta manera, vemos que lo importante aquí es dar al ciudadano extranjero todas las posibilidades para que desarrollen lo que no habían podido hacer, al final ellos son los “hijos... más civilizados”.

Díaz decía, “abran un vasto campo al estudio de las industrias”, lo que sin duda se trató de llevar a cabo tanto por extranjeros como por mexicanos en la minería o la agricultura; pero también, en este sentido, la construcción de los ferrocarriles fue un elemento importante para poder transportar las mercancías a bajos costos de un lugar a otro –la suspensión de las alcabalas por parte del gobierno fue hacia ese sentido–. En Oaxaca fueron varios los proyectos ferroviarios que se construyeron durante el Porfiriato, como fue el caso del Ferrocarril Mexicano del Sur, inaugurado en 1892, que iba de Tehuacan, en Puebla, a la ciudad de Oaxaca –surgieron diferentes ramales alrededor de esta línea–, la cual contaba con 360.66 Km. de vía. La mayoría de los autores mencionan a dicho ferrocarril como el más importante, porque logró conectar varios de los centros mineros más destacados.

El otro gran proyecto ferrocarrilero fue el del Sistema Ferroviario del Istmo, el cual era una gran cicatriz en forma de “L” –como lo definió Marcela Coronado en su estudio–, el

⁵⁵ Gloria Medina Gómez, “La modernidad porfiriana en la ciudad de Oaxaca: Introducción de la luz eléctrica por la empresa Federico Zorrilla S. en C”, citado en Chassen, *op. cit.*, p. 420.

cual comprendía dos líneas férreas importantes, que eran el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, desde Puerto México (hoy Coatzacoalcos) hasta Salina Cruz; y el Ferrocarril Panamericano, que conectaba a la ciudad de San Jerónimo hasta Tapachula (es decir, iba de Oaxaca a Chiapas). Marcela Coronado nos dice que dicho sistema “operó mediante alianzas económicas y políticas entre empresas concesionadas, empresas gubernamentales e intereses de gobernantes en turno [... sin embargo] las relaciones –no previstas– que los grupos subalternos desarrollaron con este sistema produjeron un cúmulo de posibilidades de movilidad y contacto, y abrieron potenciales horizontes espaciales y sociales para la migración y la circulación de quienes con sus interacciones construyeron múltiples vínculos y puntos de referencia”.⁵⁶

Cada uno de estos proyectos permitió creer a las élites que se había alcanzado la modernidad, no obstante, la realidad parecía ser otra cosa, la *lógica nueva* sólo había durado “un instante” en el que la minería, la agricultura comercial o el ferrocarril no alcanzaron para poner a Oaxaca en los grandes niveles de modernización estándar, pero lejos de creer que solo el centro y el norte lo lograron pensamos que, como todo proceso, la modernidad depende de las condiciones regionales en donde se implanta. En el caso de Oaxaca su desarrollo dependió mucho de las polaridades de su sociedad; de esta manera, la comunicación permitió conectar sólo ciertos puntos importantes del estado, pero no integrar al cien por ciento a cada una de las regiones que la conformaban. Por tanto, podemos decir que Oaxaca sintió la repercusión de lo moderno por “un instante”, más como vino se fue –

⁵⁶ Marcela Coronado Malagón, “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”, en Emilia Velásquez, Eric Léonard (et. al., coordinados), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglo XVI-XIX)*, México, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009, pp. 222-223.

refiriéndome más a los resultados alcanzados, que al objeto material construido en la época.

El Ferrocarril de Tehuantepec, la historia del ejemplo moderno

La *lógica nueva* que se trató de implantar en el Porfiriato se consolidó en uno de los grandes logros del periodo, como fueron los ferrocarriles. Las diversas líneas que se construyeron permitieron conectar al norte con el centro y a éste con Veracruz. Pese a ello, el sur fue una de las regiones que tardó mucho en edificar una vía férrea, no porque no se quisiera sino que los recursos muchas veces eran escasos y las ideas o proyectos sólo se quedaban en meros sueños.

Como ya se indicó, la primer línea férrea construida en el sur fue el Ferrocarril Mexicano del Sur, en el año de 1892; para ello tuvo gran importancia la creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, pues buscó siempre fomentar la construcción de varios medios de comunicación y transporte desde el año de su creación en 1891 –pues como dice Armando Rojas, “hay que destacar que se fueron creando dependencias gubernamentales específicas para alentar la política de fomento al desarrollo económico y, por extensión entre otras obras públicas, de los ferrocarriles”⁵⁷–.

Esa misma secretaría también fue una de las principales promotoras del Ferrocarril de Tehuantepec, proyecto que se buscó por diversos medios y que, según Rojas, abarca buena parte del siglo XIX, aunque también cabe decir que la importancia estratégica del Istmo fue señalada por Hernán Cortés y Alejandro de Humboldt varios siglos atrás. No obstante, ¿de qué nos sirve conocer entonces la historia del ferrocarril si ya muchos autores

⁵⁷ La importancia radica en que, al separar la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas de la de Instrucción Pública, permitió tener más recursos económicos que muchas veces se destinaban a la construcción de vías férreas, principalmente. Armando Rojas, *Ibíd.*, p. 19.

se han acercado a ella, bien elaborando resúmenes o haciendo una tesis, como el caso de Armando Roja? La respuesta puede sonar sencilla pero en si guarda grandes complejidades: el Ferrocarril de Tehuantepec fue un proyecto que se consideró como de gran relevancia porque conectaba a dos océanos, y sobre todo porque la construcción era de suma importancia para Estados Unidos e Inglaterra. El análisis de esta vía debe hacerse desde este contexto internacional como Chassen, entre otros autores, lo han mencionado.⁵⁸

En otras palabras, existió durante todo el siglo XIX una lucha entre Estados Unidos y Gran Bretaña por construir un canal o un ferrocarril en una parte estratégica de América, que les permitiera tener el control de la zona tanto en economía como en política; eran tres las zonas donde se pensaba que se facilitaría el traslado de mercancías del Pacífico al Atlántico, estas eran Panamá, México y Nicaragua. Si consideramos lo anterior, sumado a que durante el Porfiriato uno de los elementos importantes en el desarrollo del proyecto modernizador fueron las inversiones extranjeras, podemos entender que la promoción que hicieron Matías Romero Rubio, José Yves Limantour y Porfirio Díaz fue siempre en busca del tan anhelado progreso. Pero ese mismo anhelo lo tenían otros hombres del siglo XIX, que siempre tuvieron un deseo de mejoramiento económico, político, social y cultural, que se observa en el intento de dar tantas concesiones sobre dicha vía.

⁵⁸ Para más detalle sobre el contexto internacional en que se desarrolló la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec se remite al lector a los trabajos de Armando Rojas, Francie Chassen y Paul Garner que se han ocupado a lo largo del texto. Asimismo, Leticia Reina, “Estados Unidos e Inglaterra en pugna por el Istmo de Tehuantepec”, *Eslabones*, número 2, julio-diciembre, 1991; Paolo Riguzzi, “México, Estados Unidos y Gran Bretaña, 1867-1910: una difícil relación triangular”, en *Historia Mexicana*, 1992, XLI: 3, pp. 365-427; Cathryn Thorup, “La competencia económica británica y norteamericana en México (1887-1910). El caso de Weetman Pearson”, en *Historia Mexicana*, XXX: 4 (124) (abril-junio), 599-641 pp.

Para entender la historia del Ferrocarril de Tehuantepec hasta su culminación como Ferrocarril Nacional de Tehuantepec,⁵⁹ seguiremos la periodización hecha por Armando Rojas en su tesis, pues considero que es el único que se preocupó por explicarla a través de los diferentes años, sin que necesariamente se siga la historia oficial de México –siempre política– como bien lo señala el mismo.⁶⁰

De esta forma, el primer periodo comienza en el año de 1842 y culmina en el año de 1879, la etapa más difícil que vivió el Ferrocarril de Tehuantepec porque cada uno de los inversionistas que trató de llevarlo a cabo se enfrentó a la compleja situación política, social y económica que vivía tanto el país como el estado de Oaxaca. Lo que ha llevado a Armando Rojas a calificar al periodo como “del discurso o de construcción de una vía interoceánica de papel”, ya que “no se estableció un solo kilómetro de vía y en cambio se vertió abundante tinta y se emplearon grandes cantidades de papel en la emisión de juicios en pro o en contra del proyecto”.⁶¹ Es decir, eran tantos los problemas en el país que la importancia de la vía se dejaba a un lado porque había siempre asuntos más importantes que atender (la guerra con Estados Unidos, la intervención francesa o el segundo imperio, por mencionar algunos), además de la mala economía, el centralismo o el regionalismo del país.

⁵⁹ Se menciona lo anterior porque lo de Nacional sólo se agregara hasta el contrato de 1903 cuando se reformó, pues se anunciaba que a partir de ese momento se llamaría “Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec”. Para más detalle ver el contrato en los anexos de esta tesis y una posible interpretación ver el artículo de Paul Garner.

⁶⁰ Armando Rojas al igual que en el caso de Chassen, es uno de los historiadores que más han trabajado al Ferrocarril de Tehuantepec así lo demuestran sus diferentes tesis; de ahí que sea el autor que más se ocupará para el presente apartado. Aunque se buscará completar con otros autores, como Francie Chassen, María Saraiba, entre otros. Armando Rojas, *Ibíd.*, p. 8.

⁶¹ Sería complejo mencionar cada una de las empresas y nombres de particulares que buscaron la concepción durante todo este tiempo, ya que se tendría que explicar por qué no se llevó a cabo cada uno y ese no es nuestro objetivo. Por tanto, proponemos remitir al lector al apartado de Armando Rojas llamado “Los intentos fallidos de varias compañías o la construcción de una vía de papel”. *Op. cit.*, p. 29.

La segunda etapa principia en el año de 1880 con el inicio de la construcción del ferrocarril en manos de Eduardo Learned, el cual sólo logró construir 35 kilómetros de vías; de ahí pasaron varios contratistas que iban poniendo vías, lo cual no significaba que estuvieran unidos uno con el otro sino que cada uno hacia una parte pero sin conexión con la otra.⁶² Entonces el gobierno decidió tomar el control de la vía férrea y de la administración, así como del material rodante y edificios en lo que se encontraba quien terminara el faltante (Rojas destaca que es en este momento cuando podemos ver un control importante de los ingenieros del gobierno). Será hasta el año de 1893 cuando aparezca un nuevo contratista que se encargue del ferrocarril, Chandos Stanhope, el cual hasta al año de 1894 se encargó de construir los 59 kilómetros faltantes de la línea sumados los cuatro que hizo el gobierno.

Si bien Armando Rojas señala como un tercer periodo el que va de 1893 hasta 1899, yo considero que se debería fusionar con el segundo puesto que primero encontramos la etapa de la construcción (1880 a 1893) y luego viene la etapa del funcionamiento (1894 a 1899), ambas tienen una característica primordial que es la de un ferrocarril inservible, pues “no reunía las condiciones que le posibilitaran soportar un tráfico intenso, así como por la carencia de buenos puertos terminales”.⁶³ En la etapa de funcionamiento lo que encontramos son varios intentos por vincularse económicamente al ferrocarril del Istmo sin obtener algún resultado positivo; como ejemplos podemos mencionar la idea de poner una compañía naviera que atravesara el canal de Tehuantepec, o bien la mejora de los puertos y del mismo ferrocarril. El más representativo de todos fue el que intentó la administración

⁶² “Los kilómetros que construyó cada contratista fueron: Eduardo Learned acabó 35 hasta 1882, Delfín Sánchez terminó 73 hasta 1884, Salvador Malo realizó 66 hasta 1891, Chandos Stanhope, Joseph H. Hampson y Elmer L. Corthell hicieron 73 hasta 1893”. *Op. cit.*, p. 38.

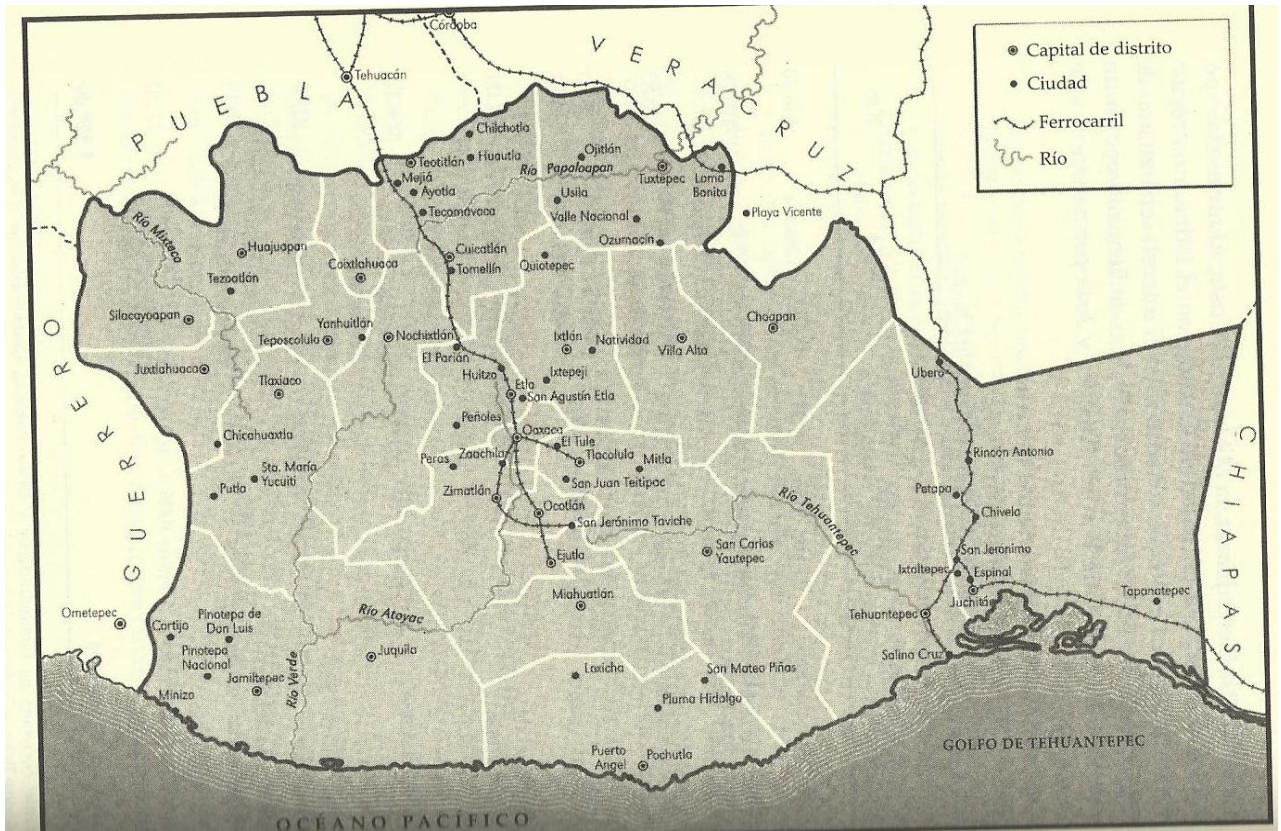
⁶³ *Op. cit.*, p. 38.

de Porfirio Díaz para tratar de ponerlo en marcha obteniendo recursos del funcionamiento del ferrocarril, a pesar de sus malas condiciones.

El último periodo va del año 1899, cuando el contratista Weetman Pearson y su compañía tomaron el control de la construcción del Ferrocarril y de los puertos terminales, hasta el año de 1913 cuando factores externos comenzaron a afectar la explotación de la vía –como el golpe de estado contra Francisco I. Madero por parte de Victoriano Huerta, o los conflictos europeos que desembocarían en la Primera Guerra Mundial, entre otros–.

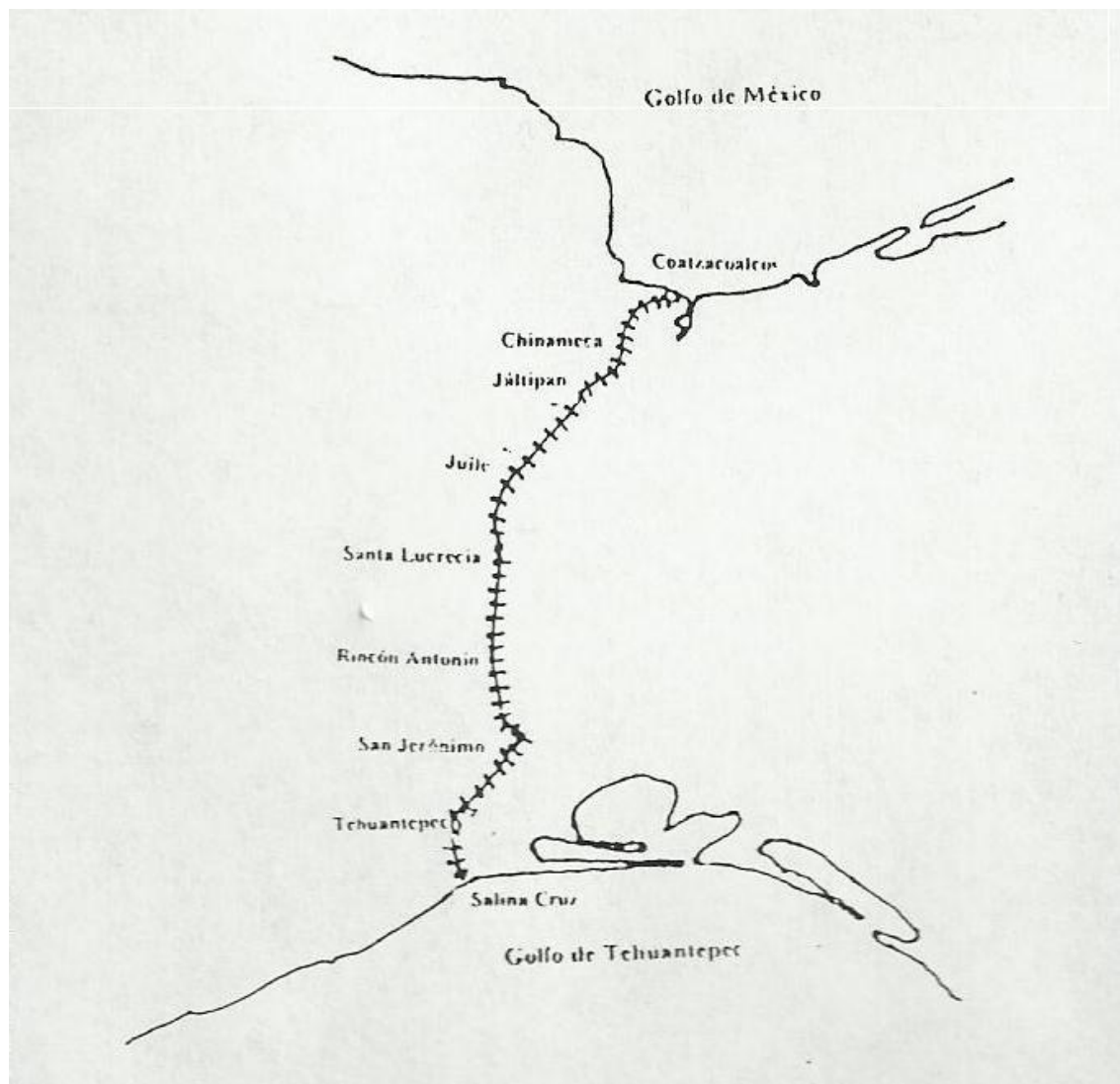
Esta etapa la podemos llamar de la reconstrucción, porque Pearson se encargaría no sólo de darle mejoramiento a lo ya construido, sino que tuvo que hacer prácticamente una construcción nueva, primero tomando las ideas de los anteriores contratistas así como sumándole de su propia cosecha –como la decisión de construir talleres de reparación en Rincón Antonio, justo la estación que se encontraba en medio de toda la línea, y no en Coatzacoalcos como se había planeado originalmente–. (Ver mapas 1.2 y 1.3)

Mapa 1.2 Ferrocarril Nacional de Tehuantepec



Fuente: Chassen, Francie, *Ibid.*, p. 76.

Mapa 1.3 Principales estaciones del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec



Fuente: María Sarabia, *Ibíd.* , pp. 55 y 56.

El gobierno había iniciado negociaciones con dicha casa desde 1896, pero no sería sino hasta 1899 cuando éste se haría cargo de la construcción, administración y mantenimiento del ferrocarril. La decisión de que fuera esta compañía y no otra fue porque, en primer lugar, había demostrado sus habilidades en la construcción del gran canal de desagüe del Valle de México y, en segundo, por que el régimen de Díaz quería poner en una balanza los intereses norteamericanos –que para estas fechas empezaban a predominar– y los británicos.

El primer paso que dió el empresario fue nombrar a John Body como gerente general para que se encargara del reconocimiento de la vía y de los edificios que la componían, kilómetro por kilómetro. Asimismo, Body nombró a un subgerente y dos ingenieros de División que se encargarían de la vía ferrocarrilera; el primer tramo de la línea sería de Coatzacoalcos hasta el kilómetro 190, que eran los límites del estado de Veracruz con Oaxaca (lo que se conoció como la división del norte); y el segundo sería del kilómetro 190 hasta el puerto de Salina Cruz (la división del sur).⁶⁴

La gran inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se dió en el año de 1907 a cargo de Porfirio Díaz, a pesar de que los trabajos de los puertos fueron finalizados hasta 1910. Lo hizo acompañado de los secretarios de Estado, José Y. Limantour de Hacienda y Justo Sierra, de Instrucción Pública, así como de algunos gobernadores, entre los que destacan Emilio Pimentel de Oaxaca y Teodoro A. Dehesa de Veracruz, entre otros. La gran obra del Porfiriato se había llevado a buen puerto, dando así un paso más en el ejemplo de paz y prosperidad que tenía México; sólo bastaba leer el mensaje que fue colocado en el arco triunfal en la inauguración para entender esto: “Ruta Comercial del Mundo. Profecía del Barón de Humboldt ratificada por el Gral. Porfirio Díaz y su Gobierno”.⁶⁵

El cuadro que aparece a continuación nos da una muestra aun más clara de porque se creyó haber construido la gran obra pública de América Latina, con todas las consecuencias que ello implicaba. Pueden observarse las ganancias que obtuvo el gobierno y la compañía Pearson, además de mostrar cuál era la carga local e interoceánica en los

⁶⁴ María de los Ángeles Saraiba, *Ibíd.* , p. 48.

⁶⁵ Francie Chassen, *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución...*, *Ibíd.* , p. 95; María de los Ángeles Saraiba, *Ibíd.* , p.57.

años que van de 1895 hasta 1912 –cabe recordar que si bien la el ferrocarril construido se inauguró en 1907, ya se encontraba en funcionamiento desde 1894+:

Cuadro 1.1 Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1895-1921)

Año	Ganancias (Pesos)	Gastos (Pesos)	Carga Local	Carga Interoceánica
1895	68130	385 820	5 030	
1896	113 521	589 970	2 843	
1900	227 437	700 000		
1901	295 419	994 016	21 057	
1902	556 889	1 109 588	24 833	
1903	1 009 271	1 114 243	33 845	
1904	1 053 666	1 059 038	34 852	
1905	1 207 749	1 252 086	41 440	
1906	1 276 860	1 387 620	49 475	
1907	3 570 143	2 990 014	70 871	452 571
1908	3 713 122	2 749 602	78 773	574 782
1909	4 863 761	3 279 677	105 476	557 615
1910	6 874 387	3 559 498	140 946	636 474
1911	7 110 478	3 766 424	155 258	825 724
1912	8 387 544	4 295 150	195 929	851 447

Paul Garner, *Ibíd.* , p. 117.

Si bien en el apartado uno de este capítulo se mencionó en algún momento que no era nuestra intención llenar al lector de datos y ahora se muestra un cuadro, la razón no es necesariamente una contradicción, sino que son números que muchas veces han sido reconocidos como el gran intercambio internacional logrado por el Ferrocarril de

Tehuantepec, o bien, con la frase “en el contexto internacional”, y que define para algunos autores la perspectiva que explica al ferrocarril. Sin embargo, hay que percatarse que si bien en toda la historiografía sobre la vía férrea de Tehuantepec se hace referencia a la sociedad del Istmo, surgen algunos cuestionamientos, por ejemplo, ¿cómo fue que participó o por qué no lo hizo? ¿La oligarquía oaxaqueña no tuvo intereses o intenciones de participar? entre otras; si bien autoras como María de los Ángeles Saraiba o los estudios del libro *El Istmo mexicano: una región inasequible* son puntos de partidas muy interesantes porque los ojos son puestos en las historias de adentro y no sólo en lo que pasa afuera, falta pasar más allá de los grupos indígenas o del mero acaparamiento de tierras, en busca de otros grupos sociales.⁶⁶

Conclusiones: La lógica nueva en el Porfiriato

Para llegar a conclusiones sobre el proceso de modernización en el Porfiriato y en particular en Oaxaca, se entró en el debate de si modernidad era la etapa sucesiva de la tradición, o bien ésta permanece como una continuidad dentro de la modernidad; llegando a la solución que no es ni sucesión ni continuidad, sino que cambian en cada periodo. Por ello se concluye que los sectores sociales tuvieron que contestar, resistir, negociar, adaptarse e innovar según fuera la modernidad o la tradición su enfoque. Cabe decir además, que el uso de dichas palabras, dependen del contenido que les dé la sociedad, pues no es lo mismo una rebelión indígena en Oaxaca que en el norte o bien la construcción de ferrocarriles, que tuvo más auge en el norte que en el sur; en otras palabras, tiene que ver con las determinadas circunstancias que produzcan los hechos.

⁶⁶ Si bien esta crítica ya se ha hecho en la Introducción de la tesis, creí necesario reafirmarlo en este punto con la intención de poner énfasis en que el problema que busca resolver esta tesis es ver como participaron los diferentes grupos sociales de Oaxaca en la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec.

De esta manera, en el presente capítulo se trató de ver como la técnica científica, el individualismo y la secularización de la política son tres grandes engranajes que intervienen en la aparición de la *lógica nueva*, como la llama Bolívar Echeverría; pero también, creyendo que esa lógica, con el nombre de positivismo en el Porfiriato, nunca fue pura sino que más bien fue una combinación con los elementos liberales.

Asimismo, se observó la repercusión del positivismo liberal en nuestra región de estudio, en donde se mostró que la minería y la agricultura comercial no lograron alcanzar altos niveles de producción a pesar del *boom*, así como la construcción y funcionamiento de unos ferrocarriles que nunca lograron la integración de la sociedad oaxaqueña, sólo la conectaron en algunas partes. Y es que la sociedad de Oaxaca aprendió que las ideas y los recursos que ponían los liberales en constituciones y leyes eran también utilizadas por los que no eran tan liberales –como los llama Francie Chassen en su capítulo los “decentes” y los “otros”–.

Se trató de particularizar aún más la repercusión de la modernidad con la historia del Ferrocarril de Tehuantepec, en donde se hizo hincapié en que las concesiones para lograr una vía férrea o una compañía de buques abarcó casi todo el siglo XIX. Pudimos encontrar la pelea constante entre los inversionistas norteamericanos e ingleses, ganadores éstos últimos con la representación de Weetman Pearson y su compañía, la cual se encargó de darle forma al Ferrocarril de Tehuantepec. Su inauguración, en 1907, significó una gran representación del orden y el progreso que tanto pregonaba el gobierno de Porfirio Díaz; sin embargo, advertimos que en las historias escritas sobre ese logro, la sociedad se había quedado fuera de tan maravilloso espectáculo.

Al parecer, las conclusiones a las que llegó el documental *Porfirio Díaz, un siglo de exilio*, pueden ser válidas aquí, y se ligan con las conclusiones de los tres apartados; en

otras palabras, en ese programa se dijo que si bien no se puede quitar la etiqueta de la “leyenda negra” a Porfirio Díaz, no podemos negarle que el mundo moderno que dejó fue distinto al que existía cuando entró.⁶⁷ No obstante, ese México moderno, como también lo llamó Cosío Villegas, se ha quedado sin vida frente a objetos inanimados –ferrocarriles, leyes, abusos– como si la sociedad no existiera y sólo estuviera Porfirio Díaz como un fausto desarrollista, como Marshall Berman lo menciona en “El Fausto de Goethe: la tragedia del desarrollo”.⁶⁸

En conclusión, podemos decir que la *historia de vapor* aquí contada sólo es una muestra de lo que se puede decir sobre la modernización durante el Porfiriato y sus efectos en Oaxaca, incluida la historia del ferrocarril. Insistiendo en que a este cuadro le falta vida. Creemos que el concepto de *historia desde dentro*, definido como una manera de conocer las diferencias que existen entre los miembros de cada uno de los sectores sociales del Porfiriato y no sólo entre los distintos sectores, puede ser de suma relevancia para comprender las características igualitarias y distintivas de la sociedad del Istmo de Tehuantepec y el resto de las regiones de Oaxaca. Por mencionar un ejemplo de ello, las organizaciones de trabajadores que se encontraban en Oaxaca eran, por un lado, la *Unión de mecánicos mexicanos* y, por el otro, el *Círculo de Obreros católicos de Oaxaca*; a pesar de que cada una buscaba mejoras en su trabajo, la manera en que actuaban para conseguirlo fue distinta y habrá que conocerla en otro momento. Así, en los siguientes capítulos se

⁶⁷ Porfirio Díaz, *un siglo de exilio*, transmitido el martes 21 de junio del 2011 por Once TV México del Instituto Politécnico Nacional.

⁶⁸ Marshall Berman, “El Fausto de Goethe: la tragedia del desarrollo”, en *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, España, Siglo XXI, 2008, p. 32. Agradezco a la Dra. Rosalina Ríos y al Lic. Cristian Rosas por recomendarme esta lectura, y a éste por la idea del modelo fáustico usando como ejemplo a Porfirio Díaz.

buscará hablar del Istmo de Tehuantepec a partir de cómo vivió y resintió la sociedad la construcción del ferrocarril.

Capítulo II

El caballo de acero y sus tierras para pastar:

La cuestión de los terrenos para la vía del Istmo de Tehuantepec

“Los nuevos ricos se dedicaban a la especulación; los pequeños propietarios de la víspera habían visto centuplicado el valor de sus tierras vendiéndolas o arrendándolas al extranjero, y todo el mundo se divertía sudando...”.

José Vasconcelos⁶⁹

En 1899 un hombre llamado Carlos S. Pérez fue a la notaria de Salina Cruz a realizar un trámite de Derechos de Certificación sobre una propiedad que se encontraba en ese municipio, aquel trámite le costó \$2.70. Para el año de 1901, el mismo individuo fue a pagar el Impuesto sobre Dominio de Traslación⁷⁰ de una casa a favor de la *Compañía Pearson and Son Limited*.⁷¹ Las acciones de un personaje como éste quizá puedan parecer de poca importancia, desde portar el apellido Pérez, tan común en México, hasta el hecho de traspasar una casa, sin embargo, importa prestar atención al tercer elemento: ¿cuál era la compañía compradora? Se trataba, como ya lo hemos visto, de una importante empresa extranjera que para esos años había logrado obtener el contrato para construir el ferrocarril

⁶⁹ Es importante indicar que el epígrafe hace referencia a hechos de 1909, pero cabe decir también que puede describir lo sucedido en 1899-1901. José Vasconcelos, *Ulises Criollo*, México, UNAM, 2007, p. 369 (Nuestros clásicos, 100).

⁷⁰ Los documentos llamados Derechos de Traslación (DT) e Impuesto sobre Traslación de Dominio (ITD) nos servirán como punto de partida de nuestro análisis: la diferencia entre dichos tipos documentales estriba, a partir de lo que he observado, en que en el primero el dueño de la propiedad registra que él tiene los derechos sobre la misma, mientras que el segundo hace referencia a la certificación de cambio de dueño. Ambos documentos son cortos y precisos en la información, la mayoría contiene los siguientes datos: nombre, tipo de terreno, a favor de quien se hace el pago, precio de traslación de derechos, precio de la estampilla federal, total, fecha y tipo de documento, entre otros. Cabe hacer dos precisiones, primero, que el DT no contiene el tipo de terreno ni a favor de quien se hace y, segundo, el formato del ITD puede variar muchas veces ya que también contiene otros datos como, por ejemplo, los límites de la propiedad o si tienen gravamen o no.

⁷¹ *Derechos de Certificación de Carlos S. Pérez*, Archivo Histórico de Notarias de Oaxaca [en adelante AHNO], Tehuantepec, 15 de mayo de 1899.

del Istmo de Tehuantepec y de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. De esta manera, el ejemplo del señor Pérez puede ser un caso que nos lleve a preguntarnos sobre una de las problemáticas que necesariamente ocurrió en esa región en el periodo previo o durante la construcción ferroviaria: la pérdida de tierras por parte de individuos y no desde la propiedad comunal, como ha sido vista generalmente por la historiografía. Entonces, ¿Acaso no fueron las comunidades indígenas las únicas afectadas? ¿Cómo encaja la historia de un individuo como Pérez en el hasta ahora prácticamente único acercamiento que se ha hecho al problema de las tierras en la zona? Precisamente, el presente capítulo pretende abordar un tema ya estudiado desde diferentes perspectivas, pero siempre desde ese mismo actor social como han sido las comunidades indígenas.

De esa vasta y extensa historiografía, encargada de enfocar la cuestión de la propiedad de la tierra en Oaxaca, por ejemplo, el caso de las haciendas, los enfrentamientos de las comunidades indígenas por las salinas, o bien la sobrevivencia de las propiedades comunales, para los fines del presente capítulo solo hemos tomado a cuatro autores que consideramos importantes, porque sus propuestas han abierto nuevos caminos en la manera de hacer, entender o cuestionar la apropiación de las tierras por parte de diferentes instancias de poder o de la sociedad.

Los autores que hacen generalizaciones tanto del estado de Oaxaca como del Porfiriato forman un primer grupo. Sus propuestas son contrastantes entre sí, debido principalmente a que uno examinó el aceleramiento del acaparamiento de tierras (John Coatsworth)⁷² y el otro observa la sobrevivencia de tierras comunales (Francie Chassen);⁷³

⁷² John H. Coatsworth, “Los ferrocarriles y la nueva concentración de la propiedad de la tierra”, en *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, II Crecimiento y desarrollo.*, vol. 2, México, SEP, 1976, (SEPSETENTAS, 272).

sin embargo, los dos buscan explicar sus ideas a partir de una perspectiva macro, ya sea México o Oaxaca respectivamente, olvidándose de las particularidades de los estados y de las regiones.

Enseguida mencionaremos los textos de Laura Machuca y Margarita Menegus,⁷⁴ ya que me interesa resaltar la manera como tratan el tema de las tierras a partir de casos concretos sobre alguna región de Oaxaca, rompiendo un tanto con las generalizaciones que hacen Francie Chassen y John Coatsworth. Todavía más importante, tanto el trabajo de Menegus como el de Machuca nos demuestran que la expropiación de tierras fue un proceso largo que, pese a leyes o códigos que se expidieran, no alcanzaron un resultado inmediato, por el contrario, muchas veces decir propiedad-individuo no significaba necesariamente un terreno-un individuo sino muchos terrenos-un individuo o comunidad. Revisemos de manera particular a cada uno de los autores mencionados.

John Coatsworth nos ofrece un trabajo considerado pionero en el tema de los ferrocarriles; si bien muchas de sus ideas han sido puestas en duda, también han sido seguidas por otros autores. Ahora bien, para el caso de esta tesis sólo nos enfocaremos en un capítulo de su obra llamado “Los ferrocarriles y la nueva concentración de la propiedad de la tierra”. El problema que pretende resolver el autor es cómo, a partir de la construcción de los ferrocarriles se dio una mayor concentración de la tierra; es decir, para el autor la llegada del ferrocarril significó un cambio de propiedad de la tierra, sobre de aquella

⁷³ Francie Chassen, “Desde los tiempos inmemoriales hasta la finca porfiriana: La tenencia de la tierra”, en *Oaxaca, entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur (1867-1911)*, México, estado de Oaxaca, UAM-I, UABJO, 2010.

⁷⁴ Laura Machuca, “Las leyes de desamortización y su aplicación el Istmo de Tehuantepec”, en Carlos Sánchez Silva (coordinador), *La desamortización en Oaxaca*, Oaxaca, UAM, UABJO, 2007, (Colección del Bicentenario del Natalicio de Benito Juárez, 1806-2006). Agradezco a la Dra. Margarita Menegus por recomendarme esta lectura; Margarita Menegus, “La tradición indígena como escollo de la ideología liberal”, en Brian Connaughton, *1750-1850: La independencia de México a la luz de cien años*, UAM-I, Ediciones del Lirio, 2010, (Bibliotecas de signos).

perteneciente a las comunidades indígenas y las tierras públicas. Para demostrarlo, Coatsworth analiza varios casos sobre proyectos de vías que se realizaron o pretendían hacerse. Cabe resaltar que dichos ejemplos son de terrenos que están más o menos alejados de la vía férrea. En otras palabras, la mayoría de los casos que usa el autor no se encuentran en los terrenos por donde pasaría el ferrocarril. Además, considero que la perspectiva del autor es un tanto maniquea, pues en sus casos no toma en cuenta las circunstancias particulares de cada una de las regiones por donde pasaba o pasaría el ferrocarril; asimismo, sólo enfoca dos aspectos: los relacionados con las comunidades indígenas y los terrenos públicos, dejando fuera a los particulares.

Caso contrario al anterior es el de Francie Chassen, pues en su obra lo que pretende hacer es demostrar cómo vivió Oaxaca los procesos de la revolución y el liberalismo –de ahí el subtítulo de su obra “La perspectiva del sur”–. El asunto de las tierras se encuentra a lo largo de su obra, sin embargo, lo aborda en particular en “Desde los tiempos inmemoriales hasta la finca porfiriana: La tenencia de la tierra”. La autora argumenta cómo, a pesar del crecimiento de la propiedad privada, hubo una supervivencia de tierras comunales durante el siglo XIX, principios del XX y hasta nuestros días; de esta manera, para Chassen, la comprensión de este factor permite entender el cambio y continuidad de la propiedad, la producción agrícola, las relaciones laborales y la participación, resistencia y/o rebelión en el ámbito rural. Concluye que la supervivencia de las tierras comunales se originó principalmente en zonas que estuvieran alejadas de aquellas útiles para la agricultura comercial, o bien en aquellos pueblos independientes. Pese a ello, no se puede calcular cuánto fue el porcentaje de tierras comunales expropiadas y cuáles siguieron siendo para el común.

Ahora bien, con respecto al caso de tierras y ferrocarriles, Chassen nos menciona que la introducción de la agricultura comercial y la construcción de vías férreas dieron un cambio en “el campo mexicano”. En especial, importa mencionar algunos datos que nos ofrece sobre el caso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y las tierras alrededor de él. La autora señala que fueron motivos suficientes la construcción del “caballo de acero” y el incremento en la producción de algunos productos (café, añil, entre otros), para que las tierras de Juchitán y Tehuantepec se convirtieran “en objetivos primordiales de la privatización [...] y la especulación capitalista”;⁷⁵ es decir, contrario a lo que piensa Coatsworth de que el ferrocarril es el único factor en el cambio de la tierra, para Chassen tanto el ferrocarril como la agricultura comercial fueron los que generaron un proceso de aceleración en la pérdida de tenencia de la tierra. Así, en el caso de las propiedades alrededor del ferrocarril, en su mayoría estaban concentradas en manos de los norteamericanos, pues éstos las consideraban como de seguridad nacional; justamente, ellos podían controlar al menos los terrenos del ferrocarril, mismo que se encontraba en poder de los británicos. En pocas palabras, predominaban los intereses internacionales alrededor de la construcción de la línea férrea.

Sin embargo, la obra de Chassen nos muestra nuevamente dos cosas importantes en la cuestión de las tierras, en primer lugar, la aseveración sobre que las comunidades indígenas fueron las únicas afectadas ya sea por el ferrocarril, por la agricultura comercial o por las leyes, pero entonces conviene preguntarse ¿acaso los particulares no tuvieron también que resistir, negociar o adaptarse a las nuevas condiciones impuestas por el gobierno y las constructoras privadas? ¿De qué clase o sector social eran? Y, en segundo lugar, algo que se discute a lo largo de la presente tesis ¿No intervinieron acaso los

⁷⁵ Francie Chassen, *Ibíd.*, p. 136.

intereses locales, regionales o nacionales en todo esto? es decir, ¿Cómo explicamos a un personaje como Juana Cata, una cacique mexicana, como principal promotora de la modernidad de la región?

Por su parte, Laura Machuca en su artículo “Las leyes de desamortización y su aplicación en el Istmo de Tehuantepec”, da un paso importante en la búsqueda de aclarar ciertas preguntas con respecto al binomio tierras y región. Su foco son las tierras que pidieron particulares para darle un uso comercial, y conocer cuál fue la respuesta de la población, la conclusión que alcanza es que “en el Istmo de Tehuantepec en realidad sucedieron dos fenómenos [:] hubo concentración de tierras y grandes adjudicaciones a censo redimible ahí donde podía haber explotación comercial [...] pero también repartos medianos y pequeños a vecinos de los mismos pueblos o de otros”.⁷⁶ Es decir, contrario a la idea de que las tierras fueron acaparadas por las grandes empresas o terratenientes, Laura Machuca argumenta que en la región del Istmo se vivió un proceso doble en la obtención de tierras y, por ende, no siempre hubo un “vencedor” absoluto. Si bien no menciona nada sobre los ferrocarriles, creo que el texto es importante porque nos da un panorama general de algunas posibles respuestas de la sociedad al problema de las tierras, las cuales mencionaremos en el apartado dos de este capítulo.

“La tradición indígena como escollo de la ideología liberal”, de Margarita Menegus, con base en el análisis de los cacicazgos de Huajuapán, pretende demostrar como las relaciones económicas y sociales en la tenencia de la tierra cambiaron de manera muy lenta desde el siglo XVIII hasta finales del XIX. Conviene apuntar que Menegus hace una revisión de esa zona del periodo colonial hasta el triunfo del proceso liberal, demostrando claramente que las experiencias del centro y del norte no necesariamente fueron iguales a

⁷⁶ Laura Machuca, *Ibíd.*, p. 194.

las del sur. Esto nos permite comprender como el cambio de tenencia de la tierra se debió a muchos factores y que los ferrocarriles o la agricultura comercial solo potencializaban el efecto, pero dependía de muchas otras circunstancias.

De la anterior revisión historiográfica podemos sacar tres conclusiones importantes:

a) el ferrocarril, la agricultura comercial y la manera como se poseía la tierra en determinada región (comunal, cacicazgos) fueron factores importantes para determinar los cambios en la propiedad, b) el cambio en la posesión de la tierra, al menos en las regiones de Oaxaca, fue lento y c) los principales afectados, puesto que todos los autores lo mencionan, fueron las comunidades indígenas. Sin embargo, la historiografía no ha considerado los efectos y reacciones de los particulares o los pueblos no indígenas ante la construcción del ferrocarril o a una obra relacionada con el mismo.

Y si bien coincidimos con Machuca y Menegus, creemos que no sólo es necesario hablar de otros actores sociales (individuos o poblaciones), sino también de otro tipo de situaciones como son aquellas surgidas con las obras del ferrocarril. En ese sentido, el presente capítulo trata de responder, desde una perspectiva distinta, a la pregunta ¿De qué manera afectó el problema de las tierras generado por la construcción del ferrocarril a otros sectores de la población?

Para contestar a esa pregunta, nos basaremos en dos casos de transacciones de tierras: por un lado, la lucha de un pueblo⁷⁷ por un terreno contra la compañía del

⁷⁷ La palabra “pueblo” que utilizamos en el presente capítulo hace referencia aquella sociedad que esta representada en al figura del “Municipio” como autoridad administrativa encargada de dar cuenta sobre la economía, la política y la sociedad en donde rige; es decir, el Municipio será quién manifieste los argumentos para que no se de la venta de terrenos ante las autoridades federales y la Compañía Pearson. Antonio Annino menciona que el concepto de “ciudadanía liberal” le dio ciertas libertades –principalmente la del voto para elegir las Cortés- a los “pueblos” mucho antes de que se constituyera en la Constitución de Cádiz, lo que les permitía legitimar de cierta manera a un gobierno antes de la independencia ya los largo del siglo XIX. Con ello, Annino afirma que en ese periodo se consolidó una ciudadanía política más no civil, la cual se manifiesta en la autonomía que tenían los “pueblos” para actuar. Dicho esto, podemos decir que el caso que mostramos a

ferrocarril y, por el otro, el caso de la venta de terrenos de particulares en Salina Cruz para la construcción del puerto a manos de la compañía Pearson. Se trata de dos expedientes hallados uno en el Archivo General de la Nación (AGN) y el otro en el Archivo Histórico de Notarias de Oaxaca (AHNO).

Cabe decir que debido a la diferente procedencia y características de estas dos fuentes, la metodología que usamos para el análisis de cada una será distinta. Es decir, en una de ellas hicimos un análisis del discurso, así que buscamos ante todo palabras, frases o párrafos que consideramos importantes para entender los argumentos dados por la sociedad para defender sus tierras; y, en el otro, intentamos una identificación de diversos elementos como son nombre del individuo, la localización de las tierras y el precio que pagó el dueño por el trámite, además, de otro tipo de información que no siempre se repite, como si el terreno hubiera tenido deudas, entre otros. A partir de esta identificación elaboramos unos cuadros que posteriormente interpretamos. Veamos ahora el primer caso.

Propietarios expropiados.

La expropiación de terrenos para uso del Ferrocarril

[...] nosotros no porque seamos pequeños queremos que se nos lastime así nada más, por el Gerente del Ferrocarril, que solo ve por sus propios intereses, interesándole poco los derechos o intereses de otros.

Román Rito, síndico del Ayuntamiento del municipio de El Barrio (Juchitán, Oaxaca)⁷⁸

continuación nos habla precisamente de la autonomía que tuvo el Municipio del Barrio para actuar en contra de las decisiones tomadas por la Compañía Pearson, avaladas por las autoridades federales. Antonio Annino, “Ciudadanía versus gobernabilidad republicana en México. Los orígenes de un dilema”, en Hilda Sabato (coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones. Perspectivas histórica de América Latina*, México, FCE, COLMEX, FHA, 1999, pp. 62-93.

⁷⁸ *Aprobación del plano relativo a la expropiación de la cantera y terrenos situado al sur de la Estación de Lagunas*, Archivo General de la Nación, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas [en adelante AGN-SCOP], 1910-1911, 2/145-1.

¿Cómo reaccionó una parte de la sociedad ante la pérdida de tierras por la llegada del ferrocarril? En el presente apartado podremos acercarnos a los argumentos legales de un pueblo que busca la defensa de su patrimonio. Conviene decir que el caso nos muestra la interacción de unos actores sociales distintos a los que la historiografía nos tiene acostumbrados, veremos a pueblos defender por medio de las vías legales lo que creen suyo.

El expediente que utilizamos lleva por título “Aprobación del plano relativo a la expropiación de la cantera y terrenos situado al sur de la Estación de Lagunas”.⁷⁹ Se trata del caso de un terreno y una cantera que necesita la Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec para realizar obras a lo largo de toda la vía. Bajo el argumento de no haber *dueño cierto*, la Compañía decidió hacer un juicio de expropiación para comprar dicha tierra, sin embargo, el municipio del Barrio, perteneciente al distrito de Juchitán, –en donde se encuentra el predio–, apeló diciendo que los dueños del terreno eran ellos y, por ende, propusieron se hiciera un arreglo de compra-venta o de arrendamiento. Lo importante de este caso es la manera en que cada una de las partes defendió su posición, poco usual si se piensa desde el punto de vista de que sólo conocemos la versión de las grandes compañías y del gobierno, y muy pocas veces de las personas comunes integrantes del municipio que no tienen un peso político importante.

Como se dijo, el caso tiene dos actores muy claros, por un lado, encontramos a la Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y, por el otro, tenemos al municipio del Barrio en representación del pueblo. Las fechas de inicio y fin del litigio son el 31 de mayo de 1910 y el último documento es del 25 de marzo de 1911. No contamos con la resolución

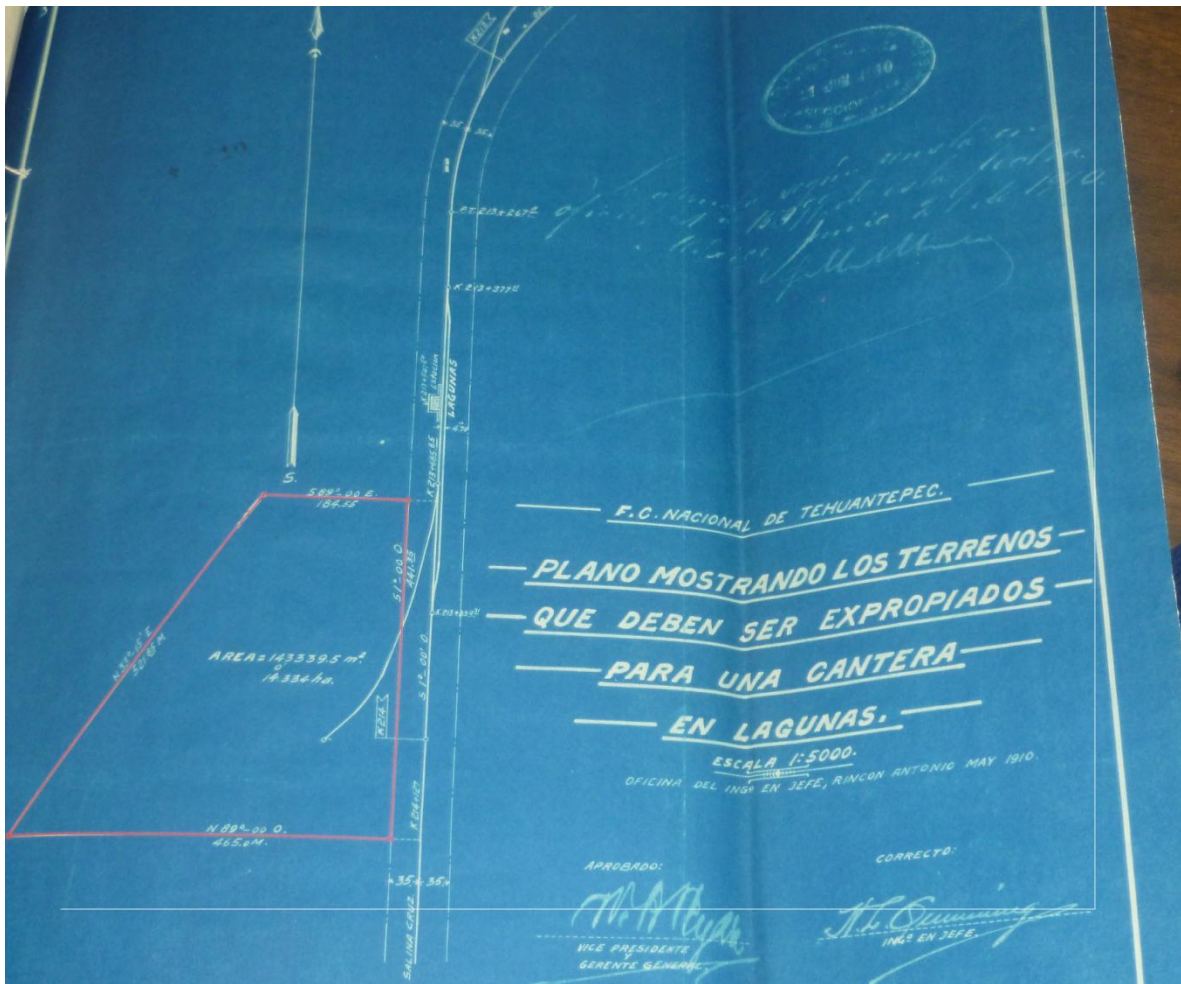
⁷⁹ *Ibíd.*

del caso, pero podemos darnos una idea de lo que pasó después con base en la explicación del último informe del Inspector General del Ferrocarril, Ricardo T. Jordán.

El terreno que peleaban ambas partes tenía una extensión superficial de 143.339 metros cuadrado, es decir, “catorce hectáreas treinta y tres aras y treinta y nueve centiaras”⁸⁰ –cuya forma es la de un trapecio–, además de ser cercano a la Estación de Laguna del ferrocarril de Tehuantepec (Ver plano en página siguiente). Cabe decir que para analizar el documento decidí poner primero la opinión de la Compañía del Ferrocarril y después lo que dijo el municipio; todo ello tiene como fin observar el discurso y los mecanismos argumentativos que utilizaron cada una de las partes para defenderse.

⁸⁰ Según José Mariano Vallejo y Ortega, ilustrado del siglo XIX español, en su obra *José Mariano Vallejo y Ortega (1779-1846) y su explicación del Sistema Métrico Decimal*: Las unidad de medida para las superficies agrarias eran principalmente la llamada *ara*, la cual es un cuadrado de diez metros de lado ó de cien metros cuadrados. A cien aras se les dio el nombre de hectárea; y á la centésima parta del ara, se le ha llamado *centiara*. Información tomada de <http://www.adurcal.com/enlaces/mancomunidad/guia/persohisto/vallejo/index.htm>, consultada el 10 de febrero del 2012. Es importante decir que la introducción del sistema métrico decimal en México implicó un proceso largo, pues no se logró poner inmediatamente en la sociedad del siglo XIX. Lo anterior se dice porque las medidas mencionadas que encontraremos en la mayoría de los documentos, fueron sobre todo más utilizadas por las clases altas y medias altas más que por los sectores bajos de la población. Para mayor información sobre este tema se puede consultar a: Héctor Vera y Virginia García Acosta (coordinadores), *Metros, leguas y mecatas. Historia de los sistemas de Medición en México*, México, CIESAS, CIDESI, 2011, 278 p., en especial los artículos de Héctor Vera y el de Laura Cházaro; y Héctor Vera, *A peso el kilo. Historia del sistema métrico decimal en México*, México, Libros del escarabajo, 2007, 191 p.

Plano 1.1 Plano del terreno



Fuente: AGN-SCOP, 1910-1911, 2/145-1.

La Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, recordemos, fue administrada por Weetman Pearson, empresario de nacionalidad inglesa; el proyecto era uno de los más importantes que este personaje realizó para el país durante el Porfiriato, junto con el desagüe de la Ciudad de México⁸¹ y el puerto de Veracruz. Muchos

⁸¹ Para más información ver los trabajos de Vera Candiani y Priscilla Connolly. Algunos ejemplos son: de Candiani, “El lado oscuro del gran Desagüe de México: costos ecológicos y sociales en su entorno rural, 1608-1900”, en http://jacintapalerm.hostei.com/AMERICANISTAS_MEX_Candiani.pdf o, de

historiadores lo consideran el contratista favorito de Porfirio Díaz e incluso se ha llegado a decir que fue como su hijo. En todo ello quiero poner énfasis porque podemos darnos cuenta que su poder era muy grande y no nos costaría trabajo pensar que obtenía fácilmente lo que deseaba; eso debía saberlo el municipio de El Barrio.

El primer documento que tenemos de la Compañía haciendo referencia al terreno y a la cantera, tiene fecha 31 de mayo de 1910,⁸² lo cual indica que llevaba ya cierto tiempo extrayendo piedras para las necesidades del ferrocarril, pero empezaron a tener ciertos roces con algunos de los vecinos de El Barrio, por lo que decidieron buscar al dueño para llegar a un acuerdo extrajudicial. Los resultados no fueron favorables, así que

En vista de lo anterior [,] me permito ocurrir á Ud. suplicándole tenga á bien aprobar el plano que acompaño y declarar que es procedente la expropiación de la cantera y terrenos ya repetidos, *atenta la necesidad en que la Empresa que represento se encuentra de aprovechar la piedra existente en la primera y de hacer la correspondiente[s] instalaciones en el último.*⁸³

Sin tratar de forzar la cita anterior, podemos decir que la Compañía no quería apropiarse del terreno ilegalmente y por eso buscaron al dueño; por tanto, al no existir uno, proponen su expropiación. Es importante mencionar que uno de los recursos que más utilizó la empresa fue la necesidad de continuar con los trabajos de la vía, de ahí que en el documento se enfatice esa situación. En este sentido, estos y otros papeles hacen referencia a ello y, para sustentarlo, usan algunos artículos de ciertas leyes como la de los ferrocarriles o el Código de Procedimientos Civiles Federales.⁸⁴

Connolly, *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco, Fondo de Cultura Económica, 1997.

⁸² Es interesante el documento porque los dos primeros telegramas que conforman el caso hacen referencia al proyecto de alcantarillado y relleno propuesto del puente en el kilómetro 234, y después de que se da por concluido dicho tema, la Compañía hace referencia al terreno y a la cantera junto a la Estación de Lagunas.

⁸³ “Aprobación del plano...”, *Ibíd.*

⁸⁴ La ley de ferrocarriles se da en 1899 y el Código de Procedimientos Civiles es de 1908.

Analicemos el contenido de cada uno de estos artículos.⁸⁵ El documento fue enviado por William Belford Ryan, representante legal de la Compañía, con fecha del 25 de junio de 1910, con el fin de convencer al Juez del Distrito de Tehuantepec de porqué se debía llevar a cabo la expropiación del terreno y la cantera. El escrito constaba de seis puntos, entre los que se incluían algunos artículos del contrato⁸⁶ (que también lo dice el Código de Procedimientos Civiles Federales) y la ley del ferrocarril, para demostrar que era considerado legal apropiarse de un terreno cuando se argumenta necesidad o utilidad pública.

El artículo 56 del contrato dice lo siguiente, según Belford,

dichas Obras [las del Ferrocarril] son de *utilidad Pública*, y por tanto, el Gobierno Federal delega á la Compañía que represento, todas las facilidades que el gozaría si directamente ejecutara o explotara el Ferrocarril y puertos, incluyéndose entre éstas la facultad [del] derecho de expropiación de los terrenos, agua y materiales de propiedad particular necesarias para la construcción, conservación y reparación de[l] Ferrocarril, sus prolongaciones, dependencias y accesorios.⁸⁷

En pocas palabras, lo que se buscaba con la expropiación de los terrenos, según argumentaba el remitente no era otra cosa más que la del “bienestar de la nación”; y no sólo lo decía, como defendió Belford, el contrato y el Código de Procedimientos Federales sino también la Ley de Ferrocarriles en su artículo 70.

Pero si se argumentaba que el terreno y la cantera eran “necesarias para la construcción, conservación y reparación de Ferrocarril [...]”, nos viene a la mente la pregunta obligada ¿cuáles eran las obras que el ferrocarril estaba realizando, si consideramos que para 1910 la vía ya estaba en funcionamiento? Belford Ryan mismo nos

⁸⁵ Para lo cual nos referiremos al anexo 1 de la documentación del caso que presentamos.

⁸⁶ Según Belford, el contrato se elevó a ley por la Cámara de Diputados el 4 de junio de 1902. Por eso para él tiene la misma validez que el Código de Procedimientos Civiles Federales o la Ley de Ferrocarriles.

⁸⁷ “Aprobación del plano...”, *Ibíd.*

responde diciendo lo siguiente, “actualmente se construyen por la Compañía que represento las casas de sección, y alcantarillas para el relleno de puentes, á la vez que el terraplén de la vía, a fin de que ésta se conserve en buen estado para el servicio; y para todas estas obras es necesario piedra”;⁸⁸ quizá no sean las únicas obras que se estén haciendo pero si eran las que requerían piedra, que podía obtenerse de la cantera, una vez expropiada.

Asimismo, Belford Ryan insistía en que, a pesar de hacerse las investigaciones necesarias para buscar al dueño o los dueños de la cantera, no se había logrado ningún resultado satisfactorio, por lo que propuso que

para salvaguardia de los intereses del Gobierno Federal y para evitar que se pague la indemnización a quiénes no tengan derecho a ella, es procedente tener como interés á los dueños de terrenos ubicado junto á la Estación de Lagunas de este Ferrocarril, Distrito de Juchitán, estado de Oaxaca, ya expresado, para que los que realmente lo fueran justifiquen ante el Juzgado de su digno cargo, por los medios que la Ley establece, los derechos que tengan para reclamar la indemnización que se fije.

Debido a que el municipio del Barrio no tenía cómo demostrar que el terreno era suyo y mucho menos bajo el argumento de ser tierras comunales, porque lo dicho en la Ley de 25 de junio de 1856, pues señalaba que “las comunidades civiles no pueden tener en propiedad otros bienes que los meramente indispensables para el objeto de su institución”.⁸⁹ Es decir, sólo se podían tener propiedades como individuos, no como pueblo o comunidad.

La solución propuesta por el representante de la Compañía del Ferrocarril fue la siguiente:

[...] pido que previamente al juicio y con audiencia del Ingeniero del Gobierno, se sirva fijar la suma que deberá quedar en deposito, entre tanto se sustancia, y autorizar a la Empresa que represento para ocupar previamente el terreno y del material que se trata, sin perjuicio de que si el evalúo definitivo de los peritos fuera mayor, se pague lo que faltare.⁹⁰

⁸⁸ *Ibíd.*

⁸⁹ *Ibíd.*

⁹⁰ *Ibíd.*

Para determinar el precio del terreno que estaría en depósito, sugirieron como perito al Ingeniero Joaquín Ocampo y Arellano, como lo determinaba la ley. Importa resaltar esto porque las discusiones de cuánto tendría que pagar por el terreno y la cantera nos ofrece la oportunidad de conocer palabras y mecanismos, que utilizó para defenderse.

El ingeniero Ocampo y Arellano presentó un informe con la ubicación del terreno y la cantera concluyendo que “[...] esta zona de terreno eriazo es de tal naturaleza que no sería posible emplearlo en ningún cultivo, y la parte rocosa tampoco tiene valor por ser rocas quebradizas; por lo tanto, el precio que doy á este terreno es el precio de treinta pesos hectárea ó sea un valor por dicho terreno de cuatrocientos treinta pesos y dos centavos”.⁹¹

En otro de los anexos, Ricardo T. Jordán confirmó lo dicho por Ocampo al decir que basado en el artículo 368 del Código de Procedimientos Civiles Federales, la indemnización sería conforme a ley, es decir, 5 pesos por hectárea en terrenos baldíos en el estado de Oaxaca; sin embargo, consideró que se debía aumentar el precio por contar el terreno con dueños para lo cual ofrecía tres ejemplos:

<u>En las cercanías de Tehuantepec</u>	
	<u>Por hectárea</u>
Terrenos de labor, ó de indemnización de la siembra	\$18.00¢
Canteras de Santa María	“25.00¢
Canteras de Mixtequilla	“25.00¢

Esto es, propuso \$25.00¢⁹² por hectárea como se había hecho en Santa María y Mixtequilla; el ejemplo anterior puede ser contundente en cuanto a que señala cuanto se le debía pagar al municipio, sin embargo, pongamos atención al precio que presenta el ingeniero Jordán, pues se refería solo a lo que pagaría por las canteras, no por el terreno.

⁹¹ *Ibíd.*

⁹² Se usará la nomenclatura que viene en los documentos.

Digámoslo así: el terreno y la cantera estarían incluidas por el mismo precio. Sumado a ello, aseguró que los dueños no deben sentir que perdieron una riqueza, al contrario “toda vez que no ha sido explotado como tal, *conformándose con lo que buenamente se les ha proporcionado* por el usufructo, sin que se hayan tomado dichos poseedores mayores molestias [...]”.⁹³

El ingeniero Ricardo T. Jordán era un trabajador del gobierno y no de la empresa del ferrocarril, no obstante, conviene detenernos en lo que enfatizamos en cursivas: “[...] *conformándose con lo que buenamente se les ha proporcionado* [...]”. Dicha frase nos habla de la manera en que este personaje veía lo que se pagaba por un terreno que tenía dueño; en otras palabras, consideraba que aquellas personas que tenían una propiedad debían de estar agradecidas por que se les daba un pago cuando ellos ni se ocupaban en trabajarla. Si lo hacían o no, esa era su decisión porque era su propiedad, pero como todo es válido cuando se dice “utilidad pública”,⁹⁴ entonces no importaba si habían pagado o habían heredado esa tierra. Bajo ese argumento parece defenderse la idea de que siempre se debe pensar en el bienestar macro, aunque muchas veces ese “bienestar” no llegan a verlo ni recibirlo sino unos cuantos.

Al final la solución que propuso fue que se debían pagar \$465.86¢, pues consideró que era necesario ofrecer un aumento del 30%, porque no sólo se tenía que considerar el

⁹³ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

⁹⁴ “Frecuentemente surge una gran diferencia entre las voluntades de todos y la voluntad general: ésta sólo atiende al interés común, aquélla al interés privado, siendo en resumen una suma de voluntades particulares [...] Pero cuando se forman intrigas y asociaciones parciales a expensas de la comunidad, la voluntad de cada un de ellas convirtiéndose en general con relación a sus miembros, y en particular con relación al Estado [...] En fin, cuando una de estas asociaciones es tan grande que predomina sobre todas las otras, el resultado no será una suma de pequeñas diferencias, sino una diferencia única: desaparece la voluntad general y la opinión que impera es un opinión particular”. De esta manera, la “utilidad pública” es un concepto que estaremos utilizando constantemente a lo largo del capítulo, sobre todo cuestionando qué esta expresión hace referencia al argumento que se utiliza para señalar la obtención de una ganancia personal y no a un bien común de toda una nación o de una sociedad. Juan Jacobo Rousseau, *El contrato social*, México, Ediciones leyenda, 2006, p. 24.

precio del terreno y la cantera, sino todos los gastos que ello implicaba, quedando en \$32.50 por hectárea. Recordemos que, según el informe de Ocampo y Arellano, el terreno no era bueno para la agricultura y la piedra de la cantera era quebradiza, poco útil. Esta fue en detalle la respuesta por el lado de la empresa, ahora vamos a ver los argumentos del municipio.

Contamos con pocos documentos donde el municipio expresó lo que realmente pensaba del juicio de expropiación. Uno de los documentos es del 25 de marzo de 1911, en el que el síndico Ramón Rito le explicó al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas la importancia de la cantera de la siguiente manera:

el Municipio del pueblo que represento, como he dicho, va muy pobre, constituye de los productos de la cantera, en referencia como un ramo o entrada principal para su presupuesto de gastos, pues por cada concesión de la cantera cobra casualmente treinta pesos; y si se le quita esa fuente de sus ingresos y por la miserable suma de \$430.02, valor dado por el perito del Ferrocarril, como si se tratara solo del terreno, vendría para el Municipio del Barrio la bancarrota, como consecuencia de una injusticia [...].⁹⁵

Los argumentos utilizados por el síndico eran en cierta medida los que utilizaba la Compañía, es decir, ambos buscaban tener la razón a partir de usar la palabra “necesidad”; en el caso concreto del municipio se trataba de una “necesidad” económica que solo competía al pueblo de El Barrio y no a toda la nación, como lo señalaba la empresa del ferrocarril, además de que el municipio veía como una injusticia la expropiación del terreno, contrario a lo argumentado por Ricardo T. Jordán.

El municipio de El Barrio también puso a un perito para que hiciera el avalúo del terreno y la cantera. Tal encargo recayó en el ingeniero B. Sutro, quien atacó con ciertas

⁹⁵ *Ibíd.*

palabras a la Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, como puede advertirse en lo siguiente:

Los contratistas pagaron al Municipio del Barrio *la ínfima cantidad* de 25 centavos por cada carro de material sacado. La cantidad extraída por cada año, por tanto, fue de 1200 toneladas de cal y 600 carros de piedra más ó menos. La cal vale de ocho á doce pesos tonelada o término medio \$10.00 y la piedra, poniéndole el valor moderado de \$0.50 ¢ por metro cúbico [...] sobre este valor, me parece muy justo que los dueños del terreno y de la cantera deban recibir el 10% del valor de estos materiales ó \$15000.00¢ cada año.⁹⁶

Sutro consideró que fue ínfima la cantidad porque el terreno y la cantera estaban colocados en posición estratégica, cerca de la Estación de Lagunas, además de los beneficios que le daban al Ferrocarril al ahorrarse varios gastos.

El ingeniero Sutro concluía que el valor que se le debía pagar al municipio era la cantidad de “\$37500.00¢ treinta y siete mil quinientos pesos”, esta cantidad incluía la cantera y el terreno. Sin embargo, creo que la cantidad de la que se hablaba era una suma muy alta; hay que considerar que el ingeniero trabajaba para el pueblo y, por ende, sus resultados debían estar orientados a favor de quien lo contrató. En ese mismo sentido, Ricardo T. Jordán también hizo referencia a la cantidad propuesta por Sutro y la descalifica diciendo que se trataba de un hombre petulante desde hacía varios años, si bien no lo dice, nos deja ver que cuando lo conoció como ingeniero de la *Casa Pearson and Son Ltd.* era un hombre distinto.

El síndico Rito, por otro lado, mandó otro escrito en donde refutaba la idea de los ejemplos de Santa María y la Mixtequilla, con estas palabras: “en efecto, tenemos ese conocimiento pero las circunstancias no son las mismas. En nuestro caso, todas las ventajas están a favor del Ferrocarril proximidad, cantidad y calidad; y para la explotación de la

⁹⁶ *Ibíd.*

Mixtequilla hubo necesidad de erogar gastos de poco mas ó menos cien mil pesos [,] para la vía que tuvo que construirse [,] para sacar la piedra para las instalaciones necesarias [...]”.⁹⁷ En otras palabras, si se quisiera usar cualquier de los ejemplos propuestos por Ricardo T. Jordán se debería poner en la misma condición el precio, porque el que se propuso solo cuenta el valor de la cantera no del terreno, sumado a los gastos que surgieran.

En proporción con lo que se dijo de la Empresa, las palabras del municipio fueron éstas en su mayoría; si bien son pocas, nos permiten conocer la manera como el pueblo defendió sus intereses o al menos eso es lo que pretendió el síndico. Entre ellas utilizó las mismas cuestiones que la Compañía del Ferrocarril, básicamente las de demostrar por qué era importante el terreno y la cantera para el pueblo. Es de destacar que el pueblo parecía saber que perderían el terreno frente el argumento de *utilidad pública*, pero eso no impide que buscasen sacar las mayores ventajas posibles a partir de un contrato de compra-venta; los peritos estaban en función de eso.

Para finalizar el apartado, mencionaré algunas ideas del texto de Laura Machuca, con respecto a las estrategias que los pueblos utilizaron para hacer defensa de sus tierras, por que nos permite mostrar otras respuestas que dio la sociedad, aparte de lo que ya se dijo aquí. Uno de ellas fue darle el carácter de propiedades individuales a los terrenos comunales, como una de las maneras más usadas por los pueblos y las comunidades indígenas, tema ya destacado en los trabajos de Héctor Zarauz y Francie Chassen;⁹⁸ por lo que Machuca afirma: “en muchos pueblos la conciencia de lo que significaba los repartos era muy clara y se conocían las consecuencias de que personas extrañas llegaran al pueblo

⁹⁷ *Ibíd.*

⁹⁸ Laura Machuca, *Ibíd.*, p. 185; Héctor Zarauz López, *El Porfiriato y la Revolución Mexicana, 1911-1912, en el Istmo de Tehuantepec*, tesis de licenciatura en Ciencias Sociales, México, UNAM, 1993, y Francie Chassen, *Oaxaca, entre el liberalismo ...*, *Ibíd.*

[...]”. Otra táctica era la de engañar al denunciante diciéndole que el terreno estaba adjudicado –una de las menos utilizadas–, o bien, recuperar los terrenos adjudicados reconocidos como ejidos. Una práctica más era dar en arrendamiento las tierras a sociedades de vecinos del mismo pueblo, o bien comprar los terrenos adjudicados uno por uno, aunque muchas veces no se contaba con el dinero para hacerlo. La más drástica sin duda era hacer una rebelión.⁹⁹

El ayuntamiento era uno de los actores más importantes en la conservación de las tierras. Machuca señala cuatro prácticas: una de ellas era la compra de los terrenos a los particulares, que después los hacían pasar por ejidos, o bien hacían un juicio de jactancia; es decir, se trataba de llevar a los juzgados a un particular, argumentado alguna causa fuera de la ley (como el nulo pago del canon). Una más sencilla era invadir los terrenos hasta quedarse con ellos o simplemente se encargaba quién era el mejor postor para comprarlos. Algo de esto pasa en el caso que revisamos.

Por último, quisiera repetir las palabras dichas por Román Rito, con las que abrimos el apartado: “[...] nosotros no porque seamos pequeños queremos que se nos *lastime así nada más*, por el Gerente del Ferrocarril, que solo ve por sus propios intereses, interesándole poco los derechos o intereses de otros”. Justamente en estas palabras, encontramos que no importaba si era una empresa, un pueblo o una persona las involucradas en las transacciones de tierras, al final todos y cada uno de ellos tenían como objetivo el interés propio, y no permitían que se les “lastime así nada más”.

Es importante decir que los intereses de cada uno de los actores que hemos mencionados aquí son hasta cierto punto claros: en el caso de la compañía del ferrocarril,

⁹⁹ Los trabajos de Leticia Reina trata algunos ejemplos de casos de rebelión, también Héctor Zarauz y Francie Chassen.

ésta obtenía de la expropiación del terreno y la cantera un beneficio doble, principalmente económico, porque no le tendría que pagar a un tercero por la piedra que utilizaría en la construcción de la vía, sumado a la adjudicación de un terreno cerca de la estación de Lagunas; mientras que el municipio del Barrio podía quedarse con el terreno, pero suponiendo que lo perdiera, podía cobrar el 6% de impuestos sobre el precio que se le diera al terreno, de ahí la insistencia en aumentar el valor. Ahora analicemos el segundo caso.

Salina Cruz a la venta:

La tenencia de la tierra en los años de 1898-1901

José Vasconcelos, en su *Ulises Criollo*, habla sobre Salina Cruz de la siguiente manera: “De una aldea de pescadores, Salina Cruz había saltado a la categoría de gran puerto mundial, pero las obras de ingeniería del puerto eran espléndidas. Un rompeolas en muralla y grúas como catedrales, calles nuevas de casas de madera recién pintadas albergaban una multitud de todas las latitudes del planeta”.¹⁰⁰ Esta descripción fue hecha en 1909, pero ¿qué era antes de esto Salina Cruz? Es decir, si Vasconcelos aprecia los grandes cambios que a ese pueblo de pescadores trajo la modernidad, ¿Cómo se llegó a ello? ¿Cómo afectó a los habitantes del pueblo la llegada del ferrocarril? ¿Qué sucedió con ellos y sus propiedades?

Entre 1899 y 1901, en el Istmo de Tehuantepec comenzó un fenómeno peculiar que pareciera no tener explicaciones, ya que muchos dueños de casas y terrenos comenzaron a ir al notario a certificar sus derechos de propiedad o el cambio de dueño de los mismos. Recordemos que por esos años se estaba reuniendo el gobierno federal y la *Compañía Pearson and Son Limited* para firmar el contrato de construcción del Ferrocarril Nacional

¹⁰⁰ José Vasconcelos, *Ibíd.*, p. 369.

de Tehuantepec, así como de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, lo que implicaría en el futuro próximo cambiar la fisonomía de aquellos pueblos que albergarían la modernidad. Ante esto nos surgen varias preguntas ¿por qué resultaba tan necesario darle un nuevo rostro a algo que ya existía? La respuesta puede parecer sencilla, sin embargo, responde a la lógica de la modernidad: aquellos pueblos pertenecían, según la élite porfiriana, al “atraso”, a la tradición, a lo “pasado” no al “progreso”, había que conducirlos a formas nuevas de producción, de inserción en el mercado, es decir, instalarlos en la línea del “progreso”, de la modernidad.

Es importante mencionar que el caso de Salina Cruz es un tema poco estudiado dentro de la historiografía referente a la problemática de tierras; si bien se habla del acaparamiento de ésta por parte de la *Compañía Pearson and son Limited*, nunca se ha observado ni profundizado realmente ¿Cómo sucedió ese acaparamiento? ¿Cuáles fueron los mecanismos utilizados para llevarse a cabo? ¿Quiénes intervinieron en ese proceso?¹⁰¹ De ahí que el presente apartado pretende observar cómo se empezó a generar “el cambio de rostro” de Salina Cruz, transformándose de un pueblo de pescadores a convertirse en uno de los puertos más modernos del Pacífico mexicano en la época; para ello sólo nos concentraremos en el punto de partida de la construcción de Salina Cruz por parte de la *Compañía Pearson and Son Limited*, es decir, analizaremos el acaparamiento de la tierra por parte de la empresa para iniciar con la construcción de dicho puerto y como ese proceso afectó a la población en general.¹⁰²

¹⁰¹ Un caso de ello es María de los Ángeles Saraiba Russell, *Proceso modernizador en el Istmo Veracruzano 1900-1921*, tesis de maestría en Historia, México UNAM, 2000.

¹⁰² Manuel Esparza señala que en la región del Istmo-Costa había 1,711 propietarios con una extensión de 1, 714,680 hectáreas con un valor de \$756, 460 en el periodo de 1893-1903; mientras que por distrito: Jamiltepec tenía 198 propietarios con 409, 418 hectáreas con un valor de \$63,837, *Juchitán tenía 405 propietarios con 486,549 hectáreas con un valor de \$121, 216*, Juquila tenía 477 propietarios con 143,130

Cabe decir que en las evidencias encontradas de los particulares no se deja ver algún tipo de desacuerdo o desavenencia con la venta de sus propiedades, como sucede muchas veces con las tierras comunales.¹⁰³ ¿Por qué sucedía así? ¿Qué interés tenían los particulares al vender sus propiedades?, ¿Qué beneficio, además del pecuniario, esperaban recibir de la construcción del ferrocarril?

Para encontrar las respuestas a estas cuestiones, nos enfocaremos en cada una de las zonas donde se encontraban las propiedades para poder entender lo que estaba sucediendo. Algunas de las zonas citadas fueron Juchitán, San Gerónimo o Salina Cruz –no obstante, sólo se revisaron los archivos referentes a la región del Istmo de Tehuantepec y no otras-. Las tres zonas antes mencionadas son notables porque forman parte de la ruta por donde pasaría el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, es decir, su carácter estratégico, al menos como lugar, era importante por el comercio que podría surgir; entonces ¿Por qué vender cuando hay posibilidad de aumentar el valor de la propiedad tras la inauguración de la vía férrea? Nos concentramos en Salina Cruz no sólo porque sería la estación terminal del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec, sino porque albergaría el nuevo puerto para recibir las mercancías que llegaran del Pacífico y del Atlántico.

hectáreas con un valor de \$142,161, Pochutla tenía 477 propietarios con 361,124 hectáreas con un valor de \$346, 914 y *Tehuantepec tenía 154 propietarios con 314, 459 hectáreas con un valor de \$82,330*. Por lo que lleva a concluir que dicha región, junto con Tuxtepec, fueron en donde hubo más afectaciones de tierras por la política agraria del Porfiriato; cabe agregar que estas es la zona por donde pasaría el Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec y se construiría el puerto de Salina Cruz. Manuel Esparza, “Los proyectos de los liberales en Oaxaca (1856-1910)”, en Leticia Reina Aoyama (coordinadora), *Historia de la cuestión agraria mexicana Estado de Oaxaca*, vol. 1, México, Juan Pablos Editor, Gobierno del Estado de Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México, 1988, pp. 290 y 292.

¹⁰³ Importa mencionar que agruparemos todos los documentos bajo una misma perspectiva, para observar y analizar el acaparamiento de las tierras por parte de una empresa en contra de particulares; sin embargo, con el fin de una mayor claridad dividimos la información en dos, por una lado, estará lo encontrado en el AGN y, por el otro, los del AHNO.

El primer caso, contenido en el documento oficial llamado “Relación de propiedades expropiadas a particulares para el ferrocarril (1898)”,¹⁰⁴ se informa de la expropiación de unos terrenos, sin ningún otro detalle que ese, nos ofrece la idea de cómo procedía el gobierno para obtener terrenos con fines de *utilidad pública* sin que hubiera queja.

El documento, fechado el 27 de julio de 1898 en Coatzacoalcos,¹⁰⁵ fue enviado a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas del país. En él se informa sobre la compra de solares¹⁰⁶ y terrenos en Tehuantepec. Cabe destacar que el contenido del documento describe otro más, es decir, en este se transcribió el escrito original poniendo todos los detalles que contenía, más la información de las expropiaciones para que tuviera conocimiento de ella el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. Lo más importante es, sin duda alguna, la lista de nombres y precios que se les pagó por la propiedad. Desafortunadamente es la única información con que disponemos,¹⁰⁷ por lo que la reconstrucción y conjeturas que hagamos serán apenas parciales.

Se informaba sobre la expropiación que se realizó para desarrollar el proyecto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, y se remitían los títulos a manera de comprobantes, por si en algún futuro fueran necesarios; sin embargo, tales documentos no llegaron a la Secretaría porque se enviaron a la Tesorería General de la ciudad de México, por lo cual se solicitó una copia para tenerla en el Archivo de la Contaduría –no conocemos si se realizó–

¹⁰⁴ *Relación de propiedades expropiadas a particulares para el ferrocarril (1898)*, AGN-SCOP, 27 de julio de 1898, 2/38-1. [Ver Anexo al final de la tesis]

¹⁰⁵ Recordemos que toda la información relacionada con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se enviaba a Coatzacoalcos, porque ahí se encontraban las oficinas principales de la *Compañía Pearson and Son Limited*.

¹⁰⁶ Un solar es: “Medida agraria. Porción de terreno para vender o destinarlo a la construcción de una casa o molino. Es un cuadrado de 50 varas (83 centímetros aproximadamente)”. Héctor Vera, *Ibíd.*, p. 181.

¹⁰⁷ A pesar de que se ha tratado de buscar en otros archivos del Distrito Federal o del Estado de Oaxaca más información, no se ha tenido éxito.

Después, proporciona una lista de cincuenta y seis personas a las que se agregó, en cada caso, el precio que se les pagó por sus propiedades; sin embargo, no se incluyó el número de hectáreas de cada propietario ni cuanto fue el valor por hectárea.

Además de esa información, tratemos de ver otros aspectos que parecen no ser importantes. Uno de ellos es que la comunicación se daba con el administrador de la Aduana Marítima de Salina Cruz; por ende, podemos decir que los terrenos y solares que se expropiaron eran de ahí, de Salina Cruz.

Un elemento más es el hecho de que en la lista donde se proporciona el nombre y la cantidad pagada, varios de los apellidos se repiten. En el siguiente cuadro hemos indicado cuantas veces sucede esto. Vale decir que hemos omitido los que aparecen una solo vez porque no hemos encontrado alguna relación con otro documento o algún dato del mismo caso al que hacemos referencia, para poder decir algo más sobre ellos.

Cuadro 1.1 Propietarios con el mismo apellido

Apellido	Repeticiones
Valdivieso ¹⁰⁸	5
Jacinto	4
Gutiérrez	3
Villalobos	3
Chiñas	2
Salvador	2
Cortés	2

¹⁰⁸ Como se mencionó en la cita anterior, una de las coincidencias que encontramos en el Archivo Histórico de Notarías de Oaxaca fue el caso de una señora llamada Camila Vazco viuda de Valdiviezo que vendió una casa ubicada en el límite de Santa María. Los límites de dicha casa eran: al Norte con las casas de Norberto Sánchez y Reyna, al Oriente la de Sonia de Suriano [¿?], al Sur Cipriano Sánchez y al Poniente la vía del ferrocarril del Istmo. Como podemos darnos cuenta se encuentra demasiado cerca de la ruta del ferrocarril, además, el apellido del marido que coincide con los de la lista del documento; sin embargo, no se hace referencia de esta señora en ninguna parte del caso que venimos explicando.

Reyna	2
Palacios	2
Moran	2
Díaz	2

Fuente: Elaboración propia, basado en el documento llamado *Relación de propiedades expropiadas a particulares para el ferrocarril (1898)*, *Ibíd.*

La reproducción de un apellido puede significar varias cosas o no tener significado: en el primer caso, suponiendo que sea solo mera casualidad, o bien que estos individuos hubieran mantenido parentesco (hermanos, padre e hijo) y que hayan tenido un terreno en común; sin embargo, como la ley decía que la tierra debía ser individual, me hace suponer que todos estos individuos eran familiares y tras el inicio de la expropiación tuvieron que dividir su propiedad para que pudieran recibir algo, recordemos que las fragmentaciones se realizan con el argumento de *utilidad pública* y por el “bienestar de todos”.

Importa decir que el caso presentado en este documento puede ser un punto de partida para tratar de averiguar más sobre la realidad del Istmo de Tehuantepec y su relación con la cuestión de tierras. Nos deja claro que lo mencionado en el artículo 56 del contrato y el 70 de la Ley de ferrocarriles, explicados en el apartado anterior, son tan ciertos y marcan una pauta en relación con la manera en que se daban las concesiones para la construcción de vías férreas, pues todo se justifica con el argumento de *utilidad pública*.

Ahora bien, hablemos de las otras situaciones. Dos casos inician en 1899 y tienen continuación los dos años siguientes, uno es el de Carlos S. Pérez y el otro de la señora Camila Vassicux. Ambos reportaron al notario, en 1899, sobre los Derechos de Certificación de sus propiedades que se encontraban en el puerto de Salina Cruz. Explicaré primero lo del señor Pérez y luego lo de Vassicux, para después hacer algunas generalizaciones.

El señor Carlos S. Pérez realizó el trámite de DC en mayo de 1899. Reportó tener los derechos de un terreno con los siguientes límites: hacia el Norte por la laguna de Salina Cruz; por el Sur y Oeste con casas de los señores Ningaz y Baldemar; y por el Este con el solar que fue de Murcia Farcín [sic]. En un principio el notario indicó que no tenía gravamen, pero días más tarde los señores Espidoza [sic.] Chenindlin informaron que tenían una deuda con dicho señor y que exigían el pago de la misma, por lo que se tomó la decisión de hipotecarla hasta que se recibiera el pago de los mil pesos más réditos que se debían.¹⁰⁹ Claro está que se argumentó que la casa podría ser del señor Pérez, pero el terreno pertenecía a Ignacio Mejía o al Gobierno Federal por la cercanía con la zona marítima. No sabemos si se hipotecó la casa o no. Suponemos que no, porque para el año de 1901 el mismo señor Carlos S. Pérez pagó el ITD de dos casas en el Puente de Salina Cruz, una a favor de la *Compañía Pearson and Son Limited* y otra a Agustín J. Sules.¹¹⁰ Detengámonos, en tratar de explicar este asunto.

Carlos S. Pérez estaba en todo su derecho de vender su o sus propiedades a quién le ofreciera una mejor oferta, pero había tres cuestiones importantes en el asunto que podían determinar la decisión a tomar: la primera, la ubicación de la casa, cerca de la zona marítima; la segunda, que el mismo personaje vendió esa casa dos veces o tenía dos distintas en el mismo lugar y, por último, ¿por qué en 1899 se dice que lo único que le pertenece al señor Pérez es la casa (la construcción), más no el terreno?

En el caso de la señora Camila Vassicux, ésta realizó una certificación de su propiedad llamada “Hacienda de Santa Cruz”, cuyos límites eran los siguientes: al Oriente con los terrenos del pueblo de Chichihuitan; al Poniente con los de Launaga [¿?]; al Sur con

¹⁰⁹ *Derecho de certificación..., Ibíd.*

¹¹⁰ *Impuesto sobre Traslación de Dominio de Carlos S. Pérez*, AHNO, Tehuantepec, 12 de febrero de 1901 y 17 de agosto de 1901.

una Ciénega y al Norte con el Rio Grande llamado en zapoteca “Gangovies”. Al igual que en el caso anterior, el notario reportó que no había gravamen, pero a los pocos días apareció un gravamen de seis mil pesos a favor de la “Agencia y Embarques del puerto a Salina Cruz”. Los dueños de dicha empresa eran Ana Nivon, viuda de Liljehnlten, y Alberto Langner; es importante mencionar que dicha empresa se encargó de comprar predios rústicos y urbanos, además de que Apolinar Márquez era el apoderado legal de ambas partes. Pese a ello, la señora Vassicux decidió vender la propiedad en 8 mil pesos, *terrenos y servidumbre*¹¹¹ (cabe decir que de esos 8 mil la mitad fue para pagar los servicios del certificado e impuestos a la ciudad).¹¹² Creemos que la venta no se realizó y se pagó el gravamen que tenía la propiedad, ya que para marzo de 1901, la señora Vassicux decidió venderle la propiedad a Alberto Langner por la cantidad de 4000 mil pesos, el total de la propiedad se liquidó hasta octubre de 1901, más el pago de los réditos generados por la tardanza. Cabe anotar que la “Negociación de Agencias y Embarques” reportó el 15 de febrero de 1900 que los terrenos tenían dos gravámenes: uno a favor de la señora Camila Vassicux por \$6000 y otro por \$400 a favor de la Asociación Industrial de Oaxaca. Por las fechas supongo que los gravámenes se pagaron para poder vender la propiedad en marzo.¹¹³

Pongamos atención en otro dato importante: uno de los dueños de “Agencia y Embarques del puerto a Salina Cruz”, que informó en 1899 un gravamen a su favor, era el mismo que compró la propiedad en 1901. El señor Langner a nombre propio, o a través de

¹¹¹ Una cuestión demasiado extraña, aunque posiblemente muy común en el Porfiriato, fue que al vender la casa se incluyera en “el paquete” la servidumbre, como si fuera un objeto decorativo, además, no debieron ser pocos porque no estamos hablando de un casa sino de un finca. Nos pone a pensar, si esos hombres y mujeres estuvieron atados a la finca por alguna cuestión de deuda; aun así es demasiado sorprendente encontrar documentos donde la gente que está al servicio de otra, se les vea como “muebles” o “tazas” que se pueden vender o comprar sin que nadie diga nada a esas alturas de la historia.

¹¹² *Impuesto sobre Traslación de Dominio de Camila Vassicux*, AHNO, Tehuantepec, 18 de mayo de 1899.

¹¹³ *Impuesto sobre Traslación de Dominio de Camila Vassicux*, AHNO, Tehuantepec, 1900-1901.

su empresa, se encargó de pagar ante notario el ITD de dos casas, el 19 de diciembre de 1900, a favor de la *Compañía Pearson and Son Limited*,¹¹⁴ podemos suponer que la compra que le hizo a Camila Vassicux respondió al mismo fin que las otras propiedades.

Con estos dos ejemplos tratemos de dar algunas ideas acerca de la manera en que la empresa *Pearson and Son Limited* obtuvo tierras para empezar la construcción del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec: a) la obtención de tierras se hizo de dos maneras: o bien la empresa se acercaba al dueño haciéndole una oferta de compra o a través de un tercero, como es el caso del señor Alberto Langner, b) los gravámenes y su manera de aparecer cuando no existían el día en que se certificaba la propiedad son de llamar la atención y c) la *Compañía Pearson and Son Limited* fue comprando propiedades de manera legal, lo que nos habla de un manejo claro de leyes por parte de la empresa. En este punto, no se puede argumentar que la obtención de tierras se hiciera fuera del marco legal, sin embargo, sería interesante saber que argumentaron los personeros de la compañía ante los dueños para que vendieran.

Otras de las maneras utilizadas fue la del argumento por *utilidad pública*. Estas dos palabras estuvieron muy presentes en los casos de tierras obtenidos por la empresa ferrocarrilera de los Pearson –como se mencionó en el apartado anterior-. La cuestión aquí es preguntarse ¿Hasta que punto realmente expropiar algo va a ser para beneficio de los ciudadanos y no nada más para la imagen del gobierno, la empresa constructora o algunos habitantes de clase alta que hacen negocios con ello? Lo mismo sucede aquí, ¿Realmente el Puerto de Salina Cruz iba a beneficiar a los habitantes de la región del Istmo o sólo las arcas de unos cuantos? El ejemplo que tenemos es una adjudicación que se le hizo a los

¹¹⁴ *Impuesto sobre Traslación de Dominio de Lic. Joaquín Clausel representante de La Compañía de Pearson and Son Limited, AHNO, Tehuantepec, 19 de diciembre de 1900.*

Pearson a través de su abogado el Lic. Joaquín Clausel. La propiedad era un terreno de 18 hectáreas, 66 aras y que tenía los siguientes límites: al Norte y Oriente con terrenos de propiedad dudosa; al Sur con la zona marítima; y al Poniente con terrenos de la *Compañía Pearson and Son Limited*.¹¹⁵ La cantidad de tierras que iba teniendo la empresa era demasiado grande, y en este caso, tiene dos propiedades que estaban en el mismo lugar; además, la importancia que tenía el sitio en donde se encontraban las propiedades, es decir, cerca del mar, dice todo.

A partir de los documentos nos damos cuenta que no importaba tanto si era un terreno pequeño, como el que podía ocupar una casa, o mayor, como el antes mencionado. Otro ejemplo: el 24 de abril de 1900 la compañía Pearson se adjudicó unos terrenos de 340 hectáreas, 3 aras en el Puerto de Salina Cruz. Importa decir que el juez de primera instancia fungió como representante de los dueños legítimos, que nunca se menciona quienes fueron. Dicha propiedad no tenía gravamen alguno y tenía como límites: al Sur con la zona marítima; al Norte, Oriente y Poniente con terrenos de propiedad dudosa entre el General Ignacio Mejía y los señores Echeverría Hermanos.¹¹⁶ Éstos últimos reclamaron el pago de sus contribuciones, porque cuatro de esas hectáreas eran propiedad de ellos. Pese a esto, podemos darnos cuenta que los terrenos adjudicados a la *Compañía Pearson and Son Limited* comúnmente tenían relación con la zona marítima; elemento importante, ya que se pretendía construir un puerto en dichos terrenos.

Las adjudicaciones podían hacerse cuando se declaraba que no existía o era incierto el propietario; sin embargo, no era la única posibilidad, también se podían comprar terrenos

¹¹⁵ *Impuesto sobre Traslación de Dominio de Lic. Joaquín Clausel representante de La Compañía de Pearson and Son Limited*, AHNO, Tehuantepec, 19 de febrero de 1901.

¹¹⁶ *Impuesto sobre Traslación de Dominio de Lic. Joaquín Clausel representante de La Compañía de Pearson and Son Limited*, AHNO, Tehuantepec, 24 de abril de 1900.

que fueran considerados como comunales si el municipio estaba de acuerdo en que se expropiaran. El caso está contenido en el documento titulado “Adjudicación de un terreno del municipio de Tehuantepec, a favor de la Compañía S. Pearson and son Limited”;¹¹⁷ en palabras generales, en él, el municipio solicitaba autorización para poder vender unos terrenos considerados comunales a dicha empresa.¹¹⁸ La respuesta obtenida por el gobernador fue afirmativa. No obstante, el terreno a que hacia referencia tenía 40 hectáreas de terreno pedregoso y la venta sería a través de remate, es decir, los Pearson comprarían el terreno como si fuera una oferta; el precio que se le dio a la propiedad fue de 25 pesos por hectárea, y en total pagaron 1000 pesos por todo el terreno, más el 6% de censo redimible y a rédito. Lo anterior nos muestra claramente otra manera distinta de apropiarse de un terreno que, en teoría no tendría que ser vendido puesto que era comunal, pero que en la práctica si era posible hacerlo porque el encargado de cuidar los intereses del pueblo estaba de acuerdo. Entonces ¿en dónde quedó el bien común? Nuevamente la decisión fue tomada con la consabida, traída y llevada *utilidad pública*.

Más impresionante que la extensión de terreno que pudieron adjudicarse los Pearson, fue el tiempo en que lo hicieron; es decir, la mayoría de las propiedades que compró la compañía fueron adquisiciones realizadas entre diciembre de 1900 y febrero de 1901. Para ser más exactos se vendieron un total de 18 propiedades entre casas y terrenos, quizá el número no parezca tan exorbitante, sin embargo, lo impresionante es el tiempo tan

¹¹⁷ *Adjudicación de un terreno del municipio de Tehuantepec, a favor de la Compañía S. Pearson and son Limited*, Archivo del Poder Ejecutivo de Oaxaca, Secretaria del Gobierno, 1901.

¹¹⁸ Manuel Esparza nos dice: “Excepto en algunos lugares del estado, las comunidades se rehusaron continuamente a repartirse en lotes lo que era del común; también se resistieron, por varios medios, a que se enajenaran las tierras en manos de extraños, aunque el beneficio que representaba para los municipios recibir en efectivo parte del valor de sus tierras, hizo que varios ayuntamientos permitieran el remate de grandes extensiones”, Manuel Esparza, *Ibid.*, p. 282.

corto que tuvo para adjudicarse de tantas propiedades. Veamos el siguiente cuadro que nos muestra lo que mencionamos antes:

**Cuadro 1.2 Derechos de Certificación (DC) e
Impuesto sobre Traslación de Dominio (ITD)**

Nombre	Tipo de terreno	A favor de...	Cantidad (¿?)	Precio de traslación de derechos	Precio de la Estampilla	Total	Fecha	Tipo de documento
Carlos S. Pérez				\$ 2.00	.70¢	\$2.70	15 mayo de 1899	DC
Carlos S. Pérez	Casa situada en el Puerto de Salinas Cruz	Agustín J. Sules	\$1000	\$5.00	\$1.50	\$6.50	17 de agosto de 1901	ITD
Pedro Escudero	Casa en el puerto de Salina Cruz	CP&SL*	\$800	\$4.00	\$1.20	\$5.20	4 de febrero de 1901	ITD
Sounnen Hermann	Casa en el puerto de Salina Cruz	*	\$450	\$3.45	\$1.13	\$4.88	8 de febrero de 1901	ITD
Isadoro Vias (¿?)	Tres casa en el puerto de Salina Cruz	*	\$400	\$3.50	\$1.05	\$4.55	13 de febrero de 1901	ITD
Joaquín Clausel	Lote de terrenos expropiadas por causa de utilidad pública	*	\$1093.30	\$5.47	\$1.64	\$7.11	20 de febrero de 1901	ITD
Juez de Ira	Un	*	\$104.5	\$25.52	\$4.66	\$33.18	2 de	ITD

Instancia en representación de los legítimos propietarios	terreno de 340 hectáreas y tres aras		0				abril de 1901	
JCr de CP&SL **	Una casa en el Puerto de Salina Cruz	Tomas H. Woohgich	\$5.00000	\$25.00	\$7.50	\$32.50	15 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Agencia de Negocios y Embarques	\$1000	\$5.00	\$1.50	\$6.50	19 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Alberto Langner	\$4000	\$20.00	\$6.00	\$26.00	19 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Tomas Calver	\$600	\$3.00	\$0.90	\$3.90	26 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Mario Villalobos	\$50.00	\$2.25	\$0.68	\$2.93	28 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Camilo del Paris	\$1200.00	\$6.00	\$1.80	\$7.80	28 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Romsaleon Rebolledo	\$245	\$1.38	\$0.41	\$1.49	31 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Lorenzo Paulo	\$450.00	\$2.25	\$0.68	\$2.93	31 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Mariano Valdiviezo	\$450.00	\$2.25	\$0.68	\$2.93	28 de diciembre de 1900	ITD
**	Una casa en Salina Cruz	Eduardo López	\$250	\$1.25	\$0.38	\$1.63	28 de diciembre de 1900	ITD

Fuente: Elaboración propia, basado en los documentos encontrados en el AHNO.

*CP&SL: La Compañía de Pearson and Son Limited.

**JCr de CP&SL: Lic. Joaquín Clausel representante de La Compañía de Pearson and Son Limited.

A partir del cuadro anterior podemos concluir lo siguiente: a) lo que más compró la *Compañía Pearson and Son Limited* fueron casas y no terrenos, pero la cantidad de hectáreas vendidas era más que suficiente para poder imaginar la extensión que tendría el Puerto de Salina Cruz, b) en la parte final de la tabla se indica que quién pago el ITD fue el Lic. Joaquín Clausel, no queriendo decir con ello que el vendedor fuera él, sino que éste pagó el trámite legal necesario para registrar la propiedad como suya; c) la mayoría de los dueños que vendieron casas eran extranjeros, y lo importante sería conocer su nacionalidad y, d) el rubro que aparece con el nombre de *Cantidad*, precedida de unos signos de interrogación, no hemos hallado que significa de manera exacta, pero por lo visto en algunos documentos, el pago del trámite se sacaba a partir de la cantidad que se daba al dueño de la casa por el ½ por ciento.

Al mismo tiempo, los datos también nos dejan las siguientes interrogantes: ¿Cómo podemos insertar este caso que es muy específico en el debate historiográfico sobre el tema de las tierras? ¿Cuál es la importancia de la venta de tierras en Salina Cruz, ante unos individuos que no tienen ningún malestar por vender sus casas? Tratemos de dar respuesta a estas preguntas.

La relevancia de los casos que presentamos aquí, para el tema de pérdida de tierras, tiene que ver con la manera en como se procedió a vender y comprar los terrenos de Salina Cruz, ya que sirvieron para la construcción del puerto en dicha ciudad, que tuvo como fin, en teoría, el bien común; es decir, el tema de pérdida de tierras por parte de individuos también se puede observar desde las construcciones con fines de *utilidad pública* (como los ferrocarriles, el drenaje público, la edificación de teatros y monumentos, entre otros). Con

respecto a la segunda pregunta, podemos sugerir que la poca manifestación de malestar por parte de los propietarios pudo deberse a lo siguiente: o bien fueron personas que no vivieron nunca en Salina Cruz, y por tal motivo vieron la oportunidad de obtener alguna ganancia si vendían su casa o bien recibieron algo a cambio para que vendieran, como puede ser puestos políticos o una mayor cantidad de dinero. Asimismo, recordemos que muchos de los terrenos pertenecieron a tierras comunales del pueblo o a personas que nunca se supo quienes eran los dueños.

El presente apartado buscó, ante todo, tratar de encontrar elementos nuevos que muchas veces pasan desapercibidos, como lo fue el apoyo que hizo el municipio al vender tierras comunales o el corto tiempo en que la empresa Pearson se hizo de terrenos; todo ello nos permite comprender y afirmar que la realidad de Salina Cruz comenzó a cambiar drásticamente a partir de la construcción del puerto en 1894 y uno de los momentos en donde se puede notar esto es en la venta de propiedades durante los años de 1899 y 1901. Es importante decir que en los terrenos de Salina Cruz no sólo se construyó el puerto sino también casas. Un ejemplo de ello es el documento llamado *Entrega de cien casas construidas en Salina Cruz, Oaxaca, a la Compañía del Ferrocarril, de 1908-1909*; un año después de la inauguración del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec y sus puertos.

Para finalizar, mostramos la siguiente foto llamada *Puerto de Salina Cruz, Plano demostrando los límites de terreno necesarios para las ceras*; ¹¹⁹ que nos permita dar una idea de la extensión de los terrenos de que se apropió la *Compañía Pearson and Son Limited*:

¹¹⁹ La superficie de los terrenos era de 340³ hectáreas. *Puerto de Salina Cruz, Plano demostrando los límites de terreno necesarios para las ceras*, AHNO, Tehuantepec, 1901.

Plano 1.2 Plano del Puerto de Salina Cruz¹²⁰



Fuente: AHNO, Tehuantepec, 1901

Conclusiones: Pronto veremos pastar al *caballo de acero*

En el contrato de 1903, firmado entre el gobierno de Porfirio Díaz y la *Compañía Pearson and Son Limited*, se dijo que:

la sociedad encargada de explotar la citada vía férrea y los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, tendrá en lo sucesivo la denominación de ‘Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec’, quedando comprendidos en el objeto de la sociedad el telégrafo que está anexo al camino de hierro, los talleres, edificios, etcétera, y también los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, como existen en la actualidad ó como se construyan y existan en lo futuro, juntamente con sus canales de entrada, dársenas, diques, etc.¹²¹

¹²⁰ Agradezco a la Dra. Francie Chassen por recomendarme el Archivo Histórico de Notarias de Oaxaca.

¹²¹ *El Economista Mexicano*, 5 de julio de 1902. [Ver Anexo al final de la tesis]

Sin embargo, nada se menciona de las tierras por donde pasaría el ferrocarril, ni quién iba a ser él o los dueños de los terrenos. Entonces podemos afirmar que la Pearson no tenía las tierras como una posesión sino como una propiedad,¹²² a pesar de que en muchos de los casos que mencionamos se argumentó que era de *utilidad pública*; esto se dice porque, en los documentos del DC e ITD, el notario registra como único dueño a la compañía, nunca al gobierno o a la sociedad que se menciona en la cita anterior.

Asimismo, conseguimos ver que muchos de los terrenos que expropió la compañía del ferrocarril tenían relación con algún recurso natural, como lo eran las salinas o las canteras, lo que le permitió no sólo haber tenido el control de la vía del Istmo o el comercio regional e internacional sino el poder de utilizar dichos recursos a su favor porque estaban dentro de sus propiedades. Pese a que varios autores, como Laura Machuca, han hablado de los conflictos entre los gobiernos coloniales y los de los primeros años del siglo XIX o particulares contra las comunidades indígenas por las salinas, poco sabemos del tema durante el gobierno de Porfirio Díaz, y mucho menos cuando la *Compañía Pearson* llegó a Salina Cruz.

Podemos decir que las comunidades indígenas no fueron las únicas que sufrieron la pérdida de terrenos ni tampoco las grandes empresas las beneficiadas; por el contrario, encontramos que individuos o pueblos de otro sector social también pelearon por conservar lo que era suyo para no convertirse en un *propietario expropiado*. Lo que nos habla de la compleja realidad que se vivió en el Istmo de Tehuantepec por aquellos años.

En conclusión, Salina Cruz es un ejemplo, entre muchos que podemos encontrar a lo largo de todo el país, de como la tierra se vuelve un objeto esencial para “cambiarle el

¹²² La posesión es un poder sobre las cosas o los derechos, a la que se otorga una protección jurídica provisional, pero su utilización tiene varias restricciones. En cambio la propiedad es un derecho de poseer algo y poder disponer de ello dentro de los límites legales.

rostro” a una realidad tradicional que las élites estatales y nacionales quieren transformar en moderna. Así, *el caballo de acero* siempre necesitó de tierras para poder pastar, pero cuando las obtuvo, la sociedad tuvo que dar nuevamente respuestas a otras circunstancias que trajo el ferrocarril antes y después de ser inaugurado en 1907. En el siguiente capítulo buscaremos mostrar esas otras problemáticas que trajo el avance de la modernidad.

Capítulo III

Tensiones en torno a la llegada del ferrocarril.

Otros atisbos a la sociedad del Istmo

En 1907 se había hecho realidad uno de los proyectos más importante del siglo XIX en México, como lo fue la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Weetman Pearson, Porfirio Díaz y toda su comitiva lo inauguraron en una ceremonia pomposa y magnífica. Lo único cierto para ellos parecía ser el “progreso” que estaba alcanzando México. Sin embargo, fuera de los reflectores había una sociedad sorprendida ante algo nuevo y distinto como era esa maquina que echaba vapor, no porque muchos no conocieran un ferrocarril sino por estar entonces tan cerca de él. Muchos aseguraban que, como sucedió años después, se convertiría en un “elefante blanco” –una máquina sin grandes logros más que los inmediatos- y algunos más creían que por tener una estación cercana les permitiría aumentar su pequeña o gran riqueza. Tantas historias se pueden contar partiendo de una maquina, pero son ajenas, de nadie; a veces sus voces se esconden y se enmudecen por los intereses del poder de “los de arriba”.

Por eso, la siguiente fotografía resulta muy interesante porque nos muestra a esa sociedad que vio con sus propios ojos la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; está fechada en el año de 1906 y la documentación en donde se encontró lleva por título “Desviación de la vía en la ciudad de Tehuantepec, planos y presupuesto”.

123

A partir de ello nos preguntamos, si una imagen pudiera decirnos por completo cómo fue una época o qué se sintió estar ahí justo en ese momento, quizá tesis como la que

¹²³ Desafortunadamente el material documental tiene la tinta escurrida, por ende es imposible utilizarlo. Lo rescatable es la foto.

se pretende hacer aquí no existirían. No obstante, una imagen nos da una idea de la época y a partir de ella la imaginación trata de expandirse lo más posible para aclarar aquellas dudas que todo investigador tiene –precisamente, Peter Burke nos dice que [...] las imágenes nos permiten ‘imaginar’ el pasado de un modo más vivo-.¹²⁴

Imagen 1.1 La sociedad del Istmo



Fuente: AGN / SCOP, 1906, 2/50 Leg. 1.

La fecha de esta foto es paradójica, pues fue tomada justo un año antes de que se inaugurara la vía. La imagen nos muestra de una manera sencilla a un grupo de personas al lado de un puente donde pasaría el ferrocarril. Si nos fijamos detenidamente, esas personas no son cualesquiera, los adultos de adelante podríamos decir que eran de clase media;

¹²⁴ Peter Burke, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, España, Crítica, 2001, p. 17.

quizá uno que otro de clase media alta, pero la mayoría –y por su posición lejana y en la parte de atrás– pertenecían a la clase baja. Cada una de las personas tiene una actitud seria, como si no pudieran expresarse libremente, sus ojos nos indican dudas y miedos, pocos muestran una sonrisa; si tuviéramos que interpretar, posiblemente diríamos que aquellas personas tuvieron que ponerse en ese lugar, pero que ellos no representaban lo importante, si no el puente llamado “Emilio Pimentel”, en honor al gobernador de Oaxaca. Digámoslo fríamente, ellos parecen ser, desde mi punto de vista, el adorno.

Como dijimos antes, lo importante de la foto para la empresa constructora y el gobierno federal era el puente llamado “Emilio Pimentel”, quizá realmente ese era el objetivo, porque la *Compañía Pearson and Son Limited* pretendía congratularse con el gobernador de Oaxaca, por eso lo nombró así al puente y, a su vez, buscaba demostrar que “el progreso” se estaba alcanzando con la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. De ahí que la gente de la imagen se mostraba contenta por la llegada de ese “magnífico objeto”. Sin embargo, muchas preguntas pueden surgirnos alrededor de esa fotografía y realmente las respuestas que podemos dar son pocas.

Según Peter Burke, en circunstancias de la época –y todavía– “[...] los fotógrafos componían la escena diciendo a la gente dónde debía colocarse y qué actitud debía adoptar [...]”;¹²⁵ es decir, la manera como está acomodada la gente no resulta una mera casualidad sino una disposición del fotógrafo y, a su vez, podemos intuir que éste tiene una clara concepción de cómo era la sociedad de la época. La ideología liberal se había encargado de enseñar cual era el lugar que a cada individuo le correspondía en la sociedad, lo cual muchas veces asumimos como algo cierto. Podemos sugerir que también estas personas estaban colocadas creyendo que ese lugar es el que les correspondía y no otro.

¹²⁵ Peter Burke, *Ibid.* p. 27.

Iniciar el capítulo con la descripción de esta imagen nos ha dado una idea de quienes eran los individuos que experimentaron la construcción y llegada del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, pues sus historias cuentan, como ya avanzamos en el capítulo anterior, a pesar de que no conozcamos mucho de ellas. Al final “las imágenes son testigos mudos y resulta difícil traducir a palabras el testimonio que nos ofrecen”.¹²⁶ Por eso nos preguntamos ¿Qué otras respuestas hubo, además de los problemas relacionados con las propiedades de las tierras, por parte de esa sociedad ante la llegada del ferrocarril?

La historiografía sobre la sociedad del Istmo es escasa comparada con algunos otros temas de la vía interoceánica, pues sólo se cuenta con dos libros y una tesis sobre la reacción de la sociedad istmeña ante la construcción de la vía por parte de la *compañía Pearson*. La obra más importante es *A social history of Mexico's railroads. Peons, Prisoners, and Priests* de Teresa Van Hoy,¹²⁷ la cual trata de analizar y explicar la reacción de la sociedad ante el desarrollo del ferrocarril; para lograrlo la autora se concentra en tres líneas ferrocarrileras que son: las de Veracruz-Perote, Córdoba-Huatusco y el de Coatzacoalcos-Salina Cruz. Es importante destacar que Van Hoy resalta, sobre todo los beneficios que obtuvieron tanto los “oficiales del ferrocarril” –como ella los llama– y las comunidades locales, lo cual muchas veces se lograba a partir de la lucha entre ambos grupos. Es decir, los oficiales tenían acceso a los recursos locales como la tierra, el agua, los materiales de construcción o los favores políticos; mientras que, las poblaciones trataban de secar la mayor ventaja sobre las ganancias de los sueldos, contratos, los excedentes de materiales o los servicios pese a ser controlados por los primeros. La forma como lograron dichos beneficios fue distinta, los oficiales utilizaron la presión para

¹²⁶ *Ibid.*, p. 17.

¹²⁷ Teresa Van Hoy, *A social history of Mexico's railroads. Peons, Prisoners, and Priests*, Lanham, (Maryland), Rowman & Littlefield, 2008, 237 p.

imponer sus condiciones, y las poblaciones usaron tanto sus derechos tradicionales como los que iban surgiendo en aquellos años. Por último, para lograr dicho objetivo se concentra en el estudio de tres grupos sociales que son los peones, los sacerdotes y los prisioneros.

Lo hecho por Van Hoy es un inicio interesante para enfocarnos en la parte social del desarrollo del ferrocarril, sin embargo, como ella lo dice al inicio de su libro, sigue habiendo una gran ausencia de este tema en los estudios que se encargan de dar cuenta sobre lo sucedido con las vías férreas. De ahí que surjan otras preguntas sobre la relación del ferrocarril y la sociedad del Istmo, como por ejemplo ¿Qué otras dinámicas podemos mencionar entre la relación del *caballo de acero* y las comunidades istmeñas? ¿Qué elementos utilizó la sociedad para defenderse de los avatares de la modernidad? ¿Qué material documental disponemos para hablar sobre los actores sociales que menciona Van Hoy o de otro grupo social?

El problema que pretende resolver el capítulo es cómo afectó la puesta en marcha de la modernidad, ejemplificada en el ferrocarril, a los pueblos, los comerciantes y los trabajadores, sobre todo nos interesa rescatar los argumentos que utilizaron para su defensa, ya que, a diferencia de Van Hoy, consideramos que esa construcción no sólo trajo beneficios sino también costos (afectación al comercio, a la mano de obra y la aparición/desaparición de poblaciones). Nos interesa mostrar que los beneficios del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fueron pocos, pero no así los costos sociales que produjo.

Para este análisis nos basaremos en el estudio de tres casos distintos, en los que se nos muestran diferentes situaciones relacionadas con la construcción de la vía interoceánica. Estos son: una huelga de maquinistas; un cambio de estación, que nos

muestra la manera cómo los individuos que vivían cerca de ella defendían sus intereses frente a las decisiones tomadas por el constructor y, por último, la importancia de la estación llamada Rincón Antonio, en los inicios de su construcción como centro de población. Desde nuestro punto de vista, cada uno de los individuos que participaron en estos hechos dio una respuesta distinta, que a su vez consideramos como el filtro para entender el proceso de la modernización y la tradición de una manera en específico.

A partir de los casos mencionados tratamos de tener un acercamiento más completo a la sociedad del Istmo de Tehuantepec, que experimentó la llegada y construcción del Ferrocarril Nacional a manos de la compañía inglesa Pearson. Para lograr nuestro objetivo se ha decidido analizar de manera separada cada uno de los casos, siendo nuestra principal fuente los documentos localizados en el Archivo General de la Nación, además de los artículos y libros de los autores que han tratado a la sociedad del Istmo u Oaxaca.

Cabe decir que la metodología con que se trabajaron los documentos fue sobre todo mediante el análisis del discurso, es decir, con base en la identificación de palabras, frases o párrafos significativos que nos dieran una idea de cómo la sociedad argumentaba para defender sus intereses frente a la llegada del ferrocarril –como ejemplo de la modernidad–; de la misma manera se procedió con las respuestas que daban las autoridades o la compañía del ferrocarril. Este camino nos permitió acercarnos a conocer las reacciones de ciertos sectores de la sociedad frente a la implantación de la modernización dentro de Oaxaca.

De esta manera, los apartados se presentan así: el cambio de estación, la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros y, por último, Rincón Antonio como población creada por la compañía.

No hay pueblo alguno de importancia.

Cambio de estación en Ojapa, Tolosa y Río Verde

“[...] el Gobernador del Estado [de Veracruz] podría indicar el lugar que más se aprovecharan los comarcanos ya que la Compañía del Ferrocarril deseaba sumar los intereses de ambos. (Ferrocarril [-] Comarca)

Ricardo Jordán, Inspector Técnico del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.¹²⁸

La construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue un proyecto que no sólo llevó al mejoramiento de las vías férreas o puentes por donde pasaba, sino también comprendió cambios y creaciones de estaciones que permitieran una mayor eficacia en el traslado de mercancías y personas tanto en tiempo como en calidad. Ello implicó afectar muchos intereses que se habían hecho en los contratos anteriores, pues la casa Pearson estaba preocupada más en ahorrar dinero y evitar accidentes –como había sucedido en varios puntos a lo largo de la línea del ferrocarril– que en cumplir intereses de otros, aunque lo llegó a hacer. Esos reacomodos generaron reacciones por parte de los que no estaban conformes con las decisiones tomadas.

El presente apartado tiene como objetivo explorar cuáles fueron algunas de las maneras en que la sociedad se opuso a las decisiones de la compañía, a través del cambio de tres estaciones que son Ojapa, Tolosa y Río Verde. La historiografía con que contamos sobre el tema es poca, por no decir nula, si bien se han tratado de analizar algunas estaciones sólo se limitan a los casos de tierras y las mejoras hechas por la empresa de Pearson; no obstante, se hace poca mención a cómo la sociedad tomó esos cambios.

¹²⁸ *Planos y autorización para la construcción de la Estación de Ojapa en el kilómetro sesenta y tres en lugar del setenta*, AGN-SCOP, 1909-1910, 2/63-1. Aclaración para el documento, no es setenta ni setenta y tres sino sesenta y sesenta y tres.

Nuestras fuentes son cuatro,¹²⁹ aunque en realidad dos de ellas nos servirán para complementar la información obtenida. Para tener una mayor claridad, trataremos por separado cada uno de los casos de las estaciones.

Empezaré con la estación de Ojapa, la cual, a diferencia de los casos que trataremos a lo largo del capítulo, se encuentra en un pueblo llamado Acayucan en el estado de Veracruz.¹³⁰ Así, para este caso, ocuparemos la información proporcionada por los documentos del “Cambio de lugar...” y el de “Planos y autorización...”. Cabe hacer una aclaración importante: el cambio de estación se dará en dos años distintos, uno en el año de 1902, cuando la empresa del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec decidió mover la estación de Ojapa al kilómetro 60 y el pueblo de Acayucan manifestó que estuviera entre los kilómetros 62 y 63. Un cambio más se dará entre los años de 1909 y 1910, cuando la compañía pidió autorización para construir el edificio de la estación en el kilómetro 63, pero los habitantes de Acayucan se opusieron a esa decisión, dando dos nuevas propuestas: o bien en el kilómetro 62 apoyada por Ismael Pavón y otros vecinos, o en el kilómetro 60, como dijo el jefe político de dicho pueblo.

Explicemos lo sucedido en 1902. La compañía de Pearson pidió autorización a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para que aprobara las nuevas ubicaciones de Ojapa y Tolosa y la creación de una nueva en el kilómetro 177, de la siguiente forma:

¹²⁹ *Cambio de lugar de las estaciones de Ojapa y Tolosa a los kilómetros setenta y ciento cincuenta y siete creación de una nueva Estación en el kilómetro ciento setenta y siete*, AGN-SCOP, 1902, 2/120-1 – ver la aclaración de la nota 38-; *Planos y autorización para la construcción de la Estación de Ojapa en el kilómetro sesenta y tres en lugar del setenta*, *Ibíd.*; *Reembolso a Leopoldo Gout de la cantidad de 1,000. 000 pesos que erogó para que la Estación establecida en la “Puerta” se trasladó a “Tolosa”*, AGN-SCOP, 1903, 2/236-1 y *Traslado de la Estación de Río Verde del kilómetro 243 al kilómetro 246 y plano relativo*, AGN-SCOP, 1901-1902, 2/111 Leg. 1.

¹³⁰ Recordemos que, pese a tener el nombre del “Istmo de Tehuantepec”, el ferrocarril recorría a los estados de Oaxaca y Veracruz teniendo como puntos de llegada los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos. Por ende, las experiencias y respuestas que dio la sociedad veracruzana frente a la construcción y llegada del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, también son importante mencionarlás por más que sean muy pocas.

“Hemos estudiado detenidamente este punto y consultándolo con las autoridades locales, y como resultado de dicho estudio creemos que se debe variar la localización de las estaciones de Ojapa y Tolosa, y crear una nueva estación entre Mogoñe y Palomares”.¹³¹

Para la estación de Ojapa proponía lo siguiente:

[...] situada hoy en el kilómetro 63 está en un lugar bajo que en tiempo de lluvias se aniega [sic] completamente [...] además, las estaciones próximas situadas á uno y otro lado de la de Ojapa distan [de] veinte kilómetros Norte y la otra [a] trece kilómetros al Sur.

Para obviar la dificultad, proponemos que se cambie la Estación de Ojapa al kilómetro 60 en el lugar del cruzamiento del camino de Acayucan a Taxistepec [...].¹³²

Es importante mencionar que uno de los principales argumentos usados por la compañía del ferrocarril, cuando pidió autorización para algún cambio, fueron las condiciones del terreno en donde se pretendía construir, debido a que no era apto para el tráfico internacional que intentaba realizar el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. O bien, en pocas ocasiones, porque no convenía a los intereses del poblado. El punto es que los cambios que propondría la empresa de Pearson siempre tuvieron un común denominador, como eran las necesidades de la empresa, sin importar los daños que ello trajera consigo a las comunidades.

Sin embargo, el pueblo de Acayucan mandaría un comunicado al secretario de comunicaciones para evitar dicho traslado. Antes de exponer los argumentos que dieron estos hombres, quisiera transcribir como empieza el documento para que nos demos una idea de cuáles sectores sociales estaban involucrados:

Los que suscribimos, comerciantes y agricultores de este Cantón, en unión de las personas que constituyen los Honorables Ayuntamientos de esta cabecera Cantonal y de Oluta ante la muy acreditada justificación de Vd. con el mayor respeto comparecemos exponiendo que ocho del actual nos permitimos el honor de elevar a

¹³¹ “Cambio de lugar de las estaciones de Ojapa y Tolosa...”, *Ibíd.*

¹³² *Ibíd.*

la atenta consideración de Vd. un mensaje telegráfico, suplicándole que la Estación de Ojapam [sic] del Ferrocarril Nacional del Istmo no se trasladara al crucero de Mayapan sino definitivamente quedara frente a la oficina del cable [...].¹³³

La cita anterior nos deja en claro dos aspectos: uno, que los firmantes del documento fueron los afectados directamente con el cambio y, a su vez, que las autoridades políticas los apoyaron. Hecho relevante porque muestra con claridad que, a diferencia de otros casos, no utilizaron intermediarios, como puede suceder cuando los terrenos se pierden como en el capítulo anterior o por algún sindicato que luchara por los intereses de sus afiliados; por tanto, tenemos una “unión”, como ellos lo llaman, que hablaba de las razones de porqué no se debía realizar el cambio de estación de Ojapa. Dos, los sectores sociales que subscriben pudieron ser de clase media alta y debieron tener un cierto poder económico en la región,—recordemos que son comerciantes y agricultores—, sumado a la “unión” —como ellos lo llaman— del poder político representado en los “honorables ayuntamientos”; por ende, la fuerza de la oposición era tan importante como la que tuvo la Compañía del ferrocarril.

Los motivos eran los siguientes:

[...] además, de ser más lejano de esta cabecera, es malísimo por firmarse un inmenso pantano en todo el periodo de aguas, al extremo de tenerse que andar más de una legua de fango, que impedirá el tránsito y fácil acceso a la Estación, *con beneficio de dos o tres personas interesadas en el cambio y perjuicio de todo el comercio de esta cabecera y Cantón que utiliza la Estación para la importación y la exportación de sus mercancías*, siendo no dudar, por ahora, una de las principales Estaciones de la referida vía.¹³⁴

En otras palabras, los comerciantes y agricultores de Acayucan consideraban que el cambio de estación era para el beneficio de unas “cuantas personas”, en perjuicio de ellos.

¹³³ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

¹³⁴ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

Si nos ponemos a pensar, esos otros que se verían beneficiados pudieron ser hacendados o comerciantes con mucho más poder, sin embargo, no olvidemos que éstos también serán afectados con las decisiones de la empresa.

Los suscritos también argumentaron que habían solicitado al presidente, en 1893, que se construyera el edificio provisional de la estación de Ojapa en aquel kilómetro. Para demostrarlo, mandaron las cartas que habían enviado en ese año, incluyendo la del inspector técnico dando su aprobación. Aunque no se dicen en los documentos, suponemos que fue autorizado; después solicitaron que dejará de ser provisional para que fuera definitivo el lugar de la estación. Pese a ello, en el año 1902, hacen referencia a la petición de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para que la compañía del ferrocarril estableciera en el kilómetro 60 la estación de Ojapa.

Para el año de 1909 –a dos de inaugurado el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec-, la compañía solicitó nuevamente autorización para construir definitivamente la estación de Ojapa en el kilómetro 63, donde se encontraba. Es decir, pese a lo dicho por la Secretaría en el año de 1902, la estación no se movió de lugar como quería la compañía sino que se mantuvo en el mismo sitio, lo que nos permite afirmar que la comunidad de Acayucan ganó el caso. Sin embargo, en esa misma petición la empresa Pearson mencionó que los habitantes de Texistepec y el jefe político de Acayucan querían que fuera en el kilómetro 60; por tanto, en 1910 tenemos, paradójicamente, lo contrario a lo que pasaba en 1902, donde la que pedía el cambio era la compañía y no el poblado.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras públicas solicitó a Ricardo Jordán, inspector técnico del ferrocarril, que mandara un informe explicando si era recomendable el traslado. El informe básicamente decía que, pese a que podía salir caro el cambio de

estación, recomendaba que se hiciera el traslado al kilómetro 60, además, de que se contaba con peones mandados de Texistepec, según dijo el jefe político de Acayucan.

Asimismo, Ricardo Jordán incluyó en su informe algunas cartas que le mandó Ángel J. Andonegui, jefe político de Acayucan, en donde respondía a la pregunta sobre si se afectaban o no algunos comercios con el cambio de la estación. La respuesta de Andonegui fue:

Me permito significarle que solo existen tres casas [,] una que ya va ser trasladada a Santa Lucrecia por su propietario Señor Purg, otra del señor Ismael Pavón, quien la tiene ahí, no por estar la Estación, sino por estar en terrenos de su propiedad y por último del señor Rafael Valdés quién explota en negocios de traer y llevar carga y que se trasladará al lugar donde se construya la Nueva.¹³⁵

Como se puede apreciar, Andonegui dejó claro que el cambio de la estación de Ojapa no afectaría a nadie, pese a existir tres casas en el lugar, pues esos habitantes tenían los recursos suficientes como para verse afectados. Me queda la duda de si realmente existían solo estas tres casas o había más habitantes; recordemos lo que pasaba en 1902: agricultores y comerciantes solicitaban que no se trasladara la estación ya que afectaba sus intereses, entonces ¿qué pasó en 1910 con todos esos habitantes que mandaron documentos para solicitar que se quedara definitivamente el edificio de la estación en ese lugar?

Sumado a lo antes dicho, Ángel Andonegui dio sus razones de porqué se debía trasladar la estación de Ojapa al kilómetro 60, en los siguientes términos:

[...] así es que el vecindario de Acayucan tiene que transitar por el camino antiguo hasta frente del cable para luego seguir por la vía del ferrocarril hasta el kilómetro 63, lo que trae consigo un rodeo, un peligro o una infracción al Reglamento de Ferrocarril y por último un desperfecto constante a la terracería de las líneas. Por otra parte, los vecinos de Texistepec, Municipio esencialmente productor de maíz y arroz desde el kilómetro 60 hasta el 63 tiene que recorrer esta distancia, bien por sobre la vía en los lugares peligrosos con el fango hasta el encuentro de los animales.

¹³⁵ “Planos y autorización...”, *Ibíd.*

[Por tanto...] de cambiarse la Estación al kilómetro 60, [... contarían] los dos poblados con una vía expedita y fácil con líneas ferrocarrileras.¹³⁶

La cita anterior nos muestra el interés que tenía Andonegui con respecto al cambio de estación, es decir, el jefe político de Acayucan buscaba de alguna manera vincular la región con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec; para hacerlo, sus argumentos se basaban en lo mismo que usó la compañía de Pearson, es decir, en señalar las pésimas condiciones que tenía el terreno donde se encontraba la estación. Al final logró que la Secretaría autorizara el cambio.

Sin embargo, Ricardo Jordán mandó un comunicado en donde señalaba que había surgido “una división entre los comarcanos”; ya que algunos habitantes –hasta este momento no sabemos quién encabezaba la petición– no estaban de acuerdo con la decisión del jefe político, y también mandaron un informe en donde trataron de demostrar las pésimas condiciones del terreno en el kilómetro 60, por tanto, ellos propusieron que fuera en el mismo lugar. Ante esto, Ángel Andonegui le pidió a la secretaria que no resolviera nada hasta el nuevo informe que le remitiera. La Secretaría le comunicó que ya había decidido que no se hiciera el traslado.

William Belford Ryan, encargado de la compañía Pearson, le pidió a la secretaria que pensaran bien la decisión y le remitió unas cartas que le había enviado el jefe político de Acayucan. En ellas encontramos quien era la persona que no deseaba el traslado, pues nos dice Adelaido B. Domínguez –no se especifica el cargo que tiene– que el jefe político estaba a favor de los pueblos de Acayucan, Oluta, Soconusco y Texistepec, pero que “[...] el propio lugar que ocupa [la estación de Ojapa] y no en el kilómetro 60, debido a *las influencias de don Ismael Pavón* que tiene allí una bodega, y [es] el dueño de los terrenos

¹³⁶ *Ibíd.*

colindantes”;¹³⁷ es decir, las autoridades de Acayucan marcaron su distancia frente a los intereses personales, inclinando la balanza a los pueblos. Otras preguntas y dudas nos surgen, pero la principal es la siguiente: ¿realmente el jefe político estaba preocupado por qué la región no estuviera vinculada con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, o más bien estaba más interesado en imponer su decisión política a todos los habitantes, incluidos a los que tenían un poder económico significativo?

Lo anterior trajo como consecuencia que Ricardo Jordán propusiera que no se efectuará el traslado y que la compañía del ferrocarril mandara a hacer una inspección en los terrenos del kilómetro 62 y 63. La Secretaría, a raíz de estas opciones, le pidió nuevamente a Jordán que realizará otro informe de los tres lugares propuestos; en el que, a opinión del inspector, el mejor lugar seguía siendo el terreno ubicado en el kilómetro 63. Pese a ello, la compañía insistió en el kilómetro 62 y el jefe político de Acayucan en que se hiciera el cambio de estación.

La secretaría volvió a pedir a Jordán que diera más información acerca del caso; el inspector señaló otra vez los conflictos entre los comarcanos y las autoridades políticas; por lo que recomendó

[...] el manifestar esa superioridad la venencia de que habiendo esa controversia local y siendo uno de los contendientes la Autoridad Política, el Gobernador del Estado [de Veracruz] podría indicar el lugar que más se aprovecharan los comarcanos, ya que *la Compañía del Ferrocarril deseaba sumar los intereses de ambos. (Ferrocarril [-] Comarca)*

La parte final del escrito es interesante porque Ricardo Jordán mencionó que la compañía del ferrocarril estaba preocupada por los intereses del pueblo y, por ende, su único objetivo era que se llegara a una conclusión definitiva para apoyarlos. La pregunta es si ¿realmente

¹³⁷ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

le interesaba eso o no perder más tiempo entre que se eligiera entre uno u otro kilómetro?; recordemos que para estos años el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ya estaba en funcionamiento, transportando carga nacional e internacional. Desafortunadamente, no conocemos cuál fue la decisión tomada por la Secretaría sobre el asunto de donde se tendría que poner la estación de Ojapa.

En conclusión, del caso podemos decir que la información contenida en la documentación nos permitió ver como muchas veces las decisiones tomadas por la compañía se ponían a debate por la misma sociedad; lo que nos lleva a pensar que, al menos en este caso, lo que dijera o no la empresa de Pearson no se volvía prioridad sino que los argumentos dados por jefes políticos y sociedad es realmente en donde se encontraba la discusión del traslado, lo cual servía para hacer dudar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas sobre qué autorizar.

Con respecto a Tolosa, la compañía del ferrocarril nos menciona lo siguiente:

La estación de Tolosa fue ubicada en el kilómetro 159 al sur del río Jumuapa á pedimento de un explotador de maderas. En la ribera sur de este río no habido desarrollo alguno ni de población agrícola, mientras que en la del Norte los terrenos han sido poblados, desmontados y sembrados.

Tanto para favorecer el crecimiento y prosperidad de la ribera Norte como para evitar el peligro constante de hacer movimientos o dejar carros en los terrenos de la actual estación que tienen una pendiente de uno y medio por ciento, propone[mos] que se cambie al kilómetro 157 en donde el terreno está casi a nivel y rodeado de sembradíos que producirán algunos fletes para el ferrocarril”.¹³⁸

En el desarrollo de los hechos tenemos una muestra clara de que las afectaciones eran hacia todos las personas, sin importar la clase social que tuvieran; en este caso el afectado fue un explotador de maderas, pues la decisión de la empresa fue que el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec pasaba por una zona económicamente productiva y no sólo por

¹³⁸ “Cambio de lugar de las estaciones de Ojapa y Tolosa...”, *Ibíd.* Las cursivas son mías.

qué alguien lo solicitó; claro está que muchas veces podía acceder a vincular la vía con negocios con cierto poder económico, como fue el caso de Juana Cata.

Ese año no surgió ninguna reclamación, a pesar de que la Secretaría pidió información sobre el asunto de Tolosa, sin embargo, no conocemos si la compañía mandó algún informe. En el año de 1903 si se realizó, pues el Sr. Gout solicitó que se le devolvieran los 1000 pesos por el pago que hizo para poner una estación en Tolosa en 1895, y que la compañía del ferrocarril movió hacia otro lugar. Con base en esta información podemos decir que posiblemente el explotador de madera, que menciona la compañía en el documento de 1902, pudo haber sido el Sr. Gout, aunque me queda la duda porque ésta persona dice que tiene su finca en Tolosa, por eso hizo el pago, y no menciona nada de un negocio de maderas. Por su parte, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas le pidió a la compañía de Pearson que se dejara la estación vieja de Tolosa como de bandera, pero la compañía respondió que aceptaría esa propuesta hasta que se inaugurara la vía interoceánica, después ya no se utilizaría; en vista de la respuesta, la Secretaría decidió devolverle el dinero a Gout.¹³⁹

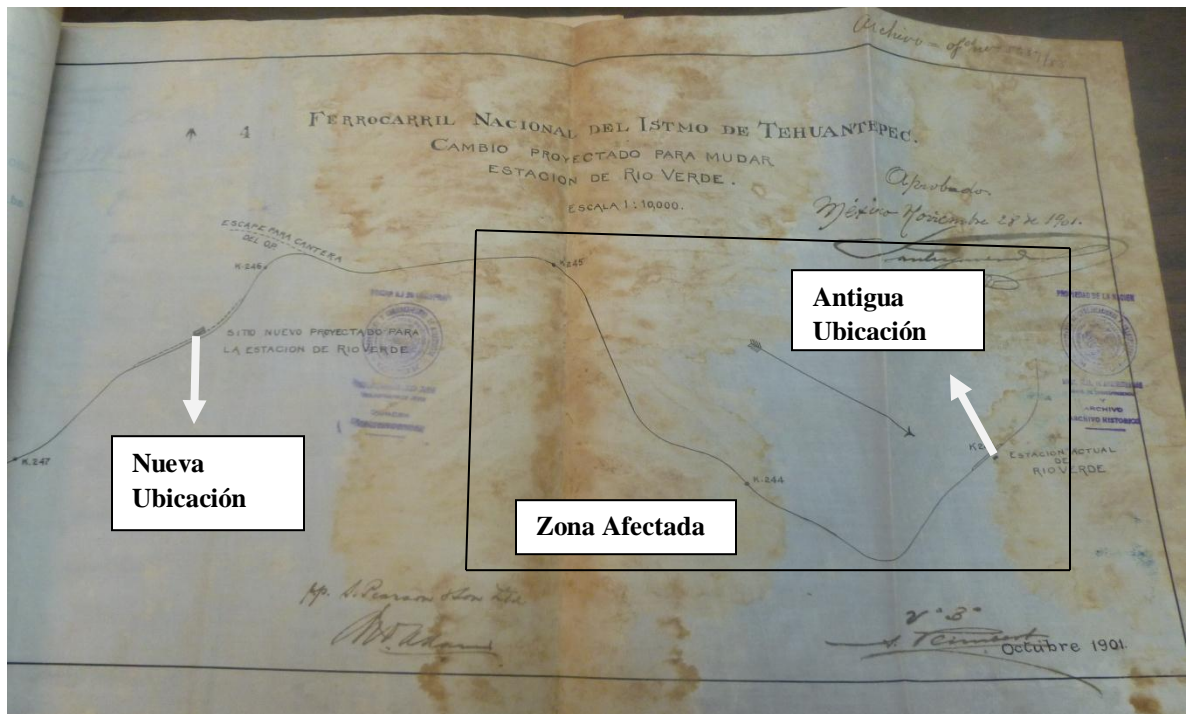
En el caso de Tolosa, lo que encontramos es una respuesta distinta frente a las decisiones tomadas por la compañía del ferrocarril, ya que el Sr. Gout no buscó a la compañía para convencerla de no efectuar el traslado sino fue directamente a la secretaría para que le devolviera el dinero que pagó por instalar una estación en su finca. Con esto nos podemos dar cuenta que muchas veces la ubicación de las estaciones se determinaba no por la ubicación o condiciones del terreno, sino por el pago que hacían hacendados y comerciantes que se veían beneficiados con ello.

¹³⁹ “Rembolso a Leopoldo Gout de...”, *Ibíd.*

Por último, examinemos el caso de Río Verde. John Body, encargado de la *Compañía Pearson*, pidió autorización para trasladar al kilómetro 246 la estación de Río Verde en lugar del kilómetro 243, donde se encontraba. Dos ideas me gustaría rescatar del documento enviado por Body al Secretario de Comunicaciones y obras públicas. La primera con base en el lema: “*No existe pueblo alguno de importancia cerca de la actual estación de Río Verde, cuya estación es en el kilómetro 243*”,¹⁴⁰ frase con la que comienza explicando los motivos de porque era necesario el traslado. Sobre todo, la frase que resaltamos nos muestra la manera en que pensaba la empresa Pearson sobre los poblados que rodeaban al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, porque nos está diciendo que hay pueblos en ese kilómetro donde estaba la estación, pero que ninguno de ellos tiene la relevancia para tomarlo en cuenta. Sumado a ello, el siguiente plano presentado por la compañía, nos muestra la gran zona que se verá afectada con el cambio de la estación:

¹⁴⁰ Las cursivas son mías. “Traslado de la estación de Río Verde...”, *Ibid.*

Plano 1.1 Plano del cambio de estación de Río Verde



Fuente: AGN-SCOP, 1901-1902, 2/111 Leg. 1.

Sin embargo, creo que lo más importante para la compañía no era tanto si había o no un pueblo cerca de la estación, sino ahorrarse tiempo en el transporte de material para las obras a lo largo de la línea férrea. En otras palabras, Body también mencionaba que en el kilómetro 246 existía una cantera, es decir, para la compañía era trascendental vincular esta zona con el ferrocarril utilizando como justificación “la necesidades” que tenía la vía para lograr la autorización. Lo expresó de la siguiente manera:

“Por otra parte, la casa de S, Pearson and Son Ltd. Contratistas para las obras del Puerto de Salina Cruz, próximamente empezarán la extracción de piedra de la Cantera de Río Verde, situada en el kilómetro 246, para utilizarla en las citadas obras, y por consiguiente, habrá necesidad establecer en aquel punto otra estación secundaria”.¹⁴¹

¹⁴¹ *Ibid.*

El inspector técnico apoyó la opinión de la compañía diciendo que lo que pretendían era impulsar las obras del puerto de Salina Cruz. La secretaría solicitó los planos del terreno y después de revisarlos, los autorizó. Pese a ello, la compañía volvió a mandar un comunicado donde solicitaba que la estación permaneciera en el kilómetro 243, en pocas palabras, ya no habría cambio; las razones fueron las siguientes:

Comenzando los trabajos en la citada cantera se ha visto que su rendimiento no justifica la explotación y en tal virtud los Sres. S. Pearson and Son, Ltd. han determinado abandonarla, quedando casi sin objeto llevar la Estación al lugar antedicho.¹⁴²

Ante la decisión de la compañía, la Secretaría pidió definir el lugar en donde se ubicaría la estación de Río Verde y solicitó que se mandarían los planos. La compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec envió el plano requerido, en donde señalaba el kilómetro 250 como nueva ubicación, la cual sería autorizada por la secretaría. Ésta es la última información que contamos del caso, quedándonos la duda de porqué escogió ese lugar y no otro. Pese a ello, el caso de Río Verde es otra muestra de cómo muchas veces las decisiones de la empresa de Pearson estaban basadas más en las necesidades que tenía la obra del ferrocarril que en la consideración de si había o no *pueblo alguno de importancia*.

En conclusión, podemos decir que los cambios de estación fueron una de las distintas maneras que tuvo la sociedad del Istmo de Tehuantepec para manifestar su inconformidad ante las obras que realizaba Pearson y compañía. Por lo tanto, podemos argumentar que en los casos de Ojapa, Tolosa y Río Verde encontramos tres maneras de reclamar: opinar y exigir, conformarse o el silencio; cada uno de ellas nos hace corroborar la idea de que “el progreso” fue algo difícil de imponer en Oaxaca, debido a la heterogeneidad de opiniones de su sociedad.

¹⁴² *Ibid.*

De mejor clase. Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros de 1902

“El capitalista, en su insaciable sed de oro, obliga casi siempre al obrero a declararse en huelga; porque es capaz de aprovechar la menor oportunidad de lucrar a costa del trabajador, que ya sea porque es ignorante; o por la miseria [en] que se encuentra, teniendo precisión de atender inmediatamente a [las] necesidades de familia, le tolera el abuso, hasta que llega un día [...en que] no puede sufrir más inconsecuencias”.

Presidente de la Unión de Mecánicos Mexicanos¹⁴³

Las huelgas de Río Blanco y de Cananea son las manifestaciones de obreros generalmente más recordadas del periodo porfirista, debido en gran parte a la manera en que actuó el gobierno de Porfirio Díaz frente a dichos movimientos. Sin embargo, como ya lo ha visto la historiografía, no son las únicas huelgas que sucedieron durante esta etapa. Lo anterior se menciona porque nuestro segundo caso de cómo la sociedad interactuó con la llegada del ferrocarril, se refiere a una huelga de trabajadores que buscaban mejores condiciones de trabajo frente a la negación de la compañía de que no sucedía nada;¹⁴⁴ si bien las repercusiones fueron distintas, quizá por la manera de proceder de los manifestantes, o bien por como las autoridades y las empresas que se enfrentaron a ellas lo resolvieron, no se puede negar que se trataba de otra muestra del malestar social que se vivía en México a finales del siglo XIX y principios del XX. En esta historia contamos con tres actores que hablan sobre la huelga, ellos son: los trabajadores, los encargados del ferrocarril –John Body y J. Glasgow- y la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

El objetivo del apartado es tratar de explorar como reaccionaron los huelguistas del ferrocarril de Tehuantepec ante el silencio de la compañía Pearson, las preguntas de la

¹⁴³ El autor no cita el nombre del presidente, ni el año. Citado por Marcelo N. Rodea, *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero, 1890-1943*, México, 1944, p. 124.

¹⁴⁴ Es importante mencionar que la documentación que conforman el expediente son telegramas.

Secretaría y los señalamientos de la autoridad pública.¹⁴⁵ Cabe resaltar que la visión de los trabajadores se puede ver opaca, ya que la observaremos a partir de un sindicato llamado *Unión de Mecánicos Mexicanos* que tenía una posición clara ante lo que podrían pensar o no las altas esferas políticas.¹⁴⁶

Así, la huelga a la que hago referencia, ocurrida en abril de 1903, es la de los maquinistas, empleados y fogoneros de la cual, desafortunadamente, no tenemos claro el desenlace que tuvo porque el último documento que tenemos informa de una petición de los trabajadores para hablar con el secretario de comunicaciones –ministro como lo llaman ellos–, para que los escuche, pero terminamos sin saber si fue atendida o no y cuál fue el resultado. Armando Rojas se aventura a decir que “al parecer se llegó a un arreglo y no se generó mayor información al respecto”;¹⁴⁷ es una posibilidad, sin duda alguna, aunque se trataba de una conjetura muy simple.

El análisis sobre las opiniones de los actores de la huelga los dividiré en dos: primero empezaremos por los trabajadores que llevaron a cabo la huelga y, segundo, los

¹⁴⁵ Ranajit Guha en su texto señala que encontramos tres tipos de discursos: los primarios caracterizados por la inmediatez del acontecimiento que pretende narrar, los secundarios, escritos basados en los primeros pero con más orden en lo que quiere decir, además, el tiempo transcurrido entre el acontecimiento y el escrito es más largo; y los terciarios, que están basados en estos, digamos que son propiamente el trabajo del historiador. Cada uno de éstos tienen cierta similitudes, a saber, tanto el primario como el secundario son escritos que tienen cierta “simpatía” con alguno de los actores de los cuales escribe; pero, según el autor, la semejanza más importante es que los tres discursos siempre miran “la prosa de la contrainsurgencia”, quitándole así toda representación al rebelde; pues sus palabras están sujetas a las denominaciones hechas para respaldar al vencido. Lo anterior es importante para esta apartado, pues muchas veces cuando miramos rebeliones o huelgas siempre nuestros ojos están puesto en lo que hizo o no el Gobierno que las combatió, dejando de lado las acciones tomadas por los “rebeldes”, la cuales también traen consigo una carga ideológica por sí misma. De ahí que, la documentación de la “Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros” tiene mucha “prosa de la contrainsurgencia” –como lo llamo Guha- pero, si bien es poca, podemos también contar con la visión de aquellos “rebeldes”, que para nuestro caso son llamados “inútiles”. Ranajit Guha, “*La prosa de la contrainsurgencia*”, en Saurabh Dube, *Pasados poscoloniales. Colección de ensayos sobre la nueva historia y etnografía de la India*, México, COLMEX, Centro de estudios de Asia y África, 1999, p. 190.

¹⁴⁶ La bibliografía con la que se cuenta es escasa, solo Francie Chassen y Armando Rojas mencionan algo sobre la huelga sin ahondar más en el tema, reconociendo que se conoce poco sobre ella.

¹⁴⁷ Armando Rojas Rosales, “Los trabajadores del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec”, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, México, 1995, p. 31.

encargados del ferrocarril y las autoridades. Asimismo, utilizaremos como fechas de inicio de la huelga el 15 de abril de 1903 y de terminó el 28 de abril de ese mismo año.

Así, las exigencias de los huelguistas las manifestaron de la siguiente manera:

“1ra. Que a todos se les den sus respectivos trabajos y que al separar cualquiera será con causa justificadas. 2a. Se trabajaran las 59 horas a la semana como de costumbre y los domingos las 8 horas. 3a. Harán un aumento sobre el sueldo de todos del 10 % para los de esta [de Coatzacoalcos] y 15 % en Rincón Antonio. 4a. Que todo individuo que sea llamado a trabajar fuera de las horas ordinarias se les dará el 50 % más sobre sueldo como ha sido costumbre. 5a. Los nocturnos trabajaran 15 horas y tendrá el 10 % más al que ha sido costumbres hacerles”.¹⁴⁸

Lo anterior se puede traducir en términos simples como petición de mejoras laborales; no obstante, ese párrafo nos ofrece datos importantes, como que en esta huelga no sólo participaron los trabajadores de Coatzacoalcos sino también los de Rincón Antonio, lo que nos lleva a sugerir que la huelga se concentraba en dos puntos estratégicos para el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, a saber, por un lado estaba la estación de entrada/terminal para las mercancías y, por el otro, la estación que se localizaba justo a la mitad, en donde se encontraban los talleres de reparación; por tanto, si los huelguistas se lo hubieran propuesto podrían haber evitado que se realizara el intercambio comercial entre los dos océanos. Pero también nos dice que los trabajadores no estaban tan en desacuerdo con las 59 horas de trabajo, pues las realizarían “como de costumbre”; entonces ¿cuál fue el motivo de que se lanzaran a la huelga? La respuesta se encuentra en otro telegrama, enviado más adelante, en el que Ramón S. Gallinar le explicó al secretario de comunicaciones los porqués de la siguiente manera: “desde el lunes vimonos obligados a

¹⁴⁸ *Huelga de Maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril [Nacional de Tehuantepec]*, AGN-SCOP, 1903, 2/673-1. [Ver Anexo al final de la tesis]

suspender trabajos en talleres [del] Ferrocarril [de] Tehuantepec por aumento [de] horas [de] trabajo y rebaja [de] sueldos sin causa justificada [...]”¹⁴⁹

El análisis nos lleva a otro punto de la huelga, las exigencias de los trabajadores que fueron expresadas en un acta levantada en Coatzacoalcos, elaborada y firmada por los miembros de la *Unión de Mecánicos Mexicanos*; a su vez, Ramón S. Gallinar sería el encargado de hablar con el secretario de comunicaciones, a través de telegramas, sobre lo que iba sucediendo en la huelga. Tratemos de explicar qué era la *Unión de Mecánicos de Mexicanos*, para entender más a la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros del Istmo.

La *Unión de Mecánicos Mexicanos* fue fundada por Teodoro Larrey, en la ciudad de Puebla, el 28 de agosto de 1900, con el fin de “establecer en la república una sociedad exclusivamente de mecánicos que sin distinción de nacionalidad acepte en sus seno a todo los obreros del ramo, vele constantemente por sus intereses de trabajo, progreso y perfeccionamiento y procure para sus afiliados la remuneración que [es] justa y equitativamente merece por sus labores [...]”¹⁵⁰ por tanto, podemos ver que las exigencias de la huelga se apegaban mucho a los fines con que se constituyó la Unión.

Debido a que comenzó a tener éxito en varios lugares del país, en el año de 1901 sus fundadores fueron arrestados por el gobierno –Marcelo Rodea indica que por la fundación de un club liberal Ponciano Arriaga, sin embargo, no da mayor explicación al respecto-, dicho motivo implicó el declive de la asociación, quedando en 1903 solo la sucursal de Chihuahua, encabezada por Silvino Rodríguez, quien se encargaría de reorganizar y fortalecer a la asociación en los años siguientes.

¹⁴⁹ *Ibíd.*

¹⁵⁰ “Acta notarial” citado por José Woldenberg, *Antecedentes del sindicalismo*, México, SEP, FCE, 1983, p. 81.

Las asociaciones que surgen en este periodo serán integradas por “la clase asalariada de México, compuesta de obreros de fábricas textiles, de cerveza, zapatos y papel, mineros y trabajadores ferrocarrileros y portuarios [... la cual] surgió como una nueva clase durante el Porfiriato”.¹⁵¹ Estas asociaciones de obreros, como sus pares en el mundo, utilizaron la huelga como un recurso para lograr muchas de las exigencias de sus miembros; Juan Felipe Leal menciona dos posibles situaciones en el caso de que llegara a estallar una huelga, a saber: si la empresa era pequeña, un intermediario del Congreso Obrero –una asociación que fue fundada en 1879, compuesta por varias asociaciones mutualistas y cooperativas– intervenía para solucionar los problemas entre el patrón y los empleados. Mientras que, si la empresa era grande (como la de los ferrocarriles o la de minería), quien era el mediador entre las partes en pugna era alguna autoridad política. Si no se lograba ninguna solución se despedía a los trabajadores o bien se perseguía penalmente o se reprimía con la fuerza pública a los huelguistas; además de que, en las huelgas, siempre había una organización sindical respaldando a sus socios.¹⁵²

Con lo antes mencionado, podemos decir que la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec estuvo respaldada por la *Unión de Mecánicos Mexicanos*, incluso, se puede decir más que eso, esa agrupación se encargó de ser el interlocutor de aquellos frente a la Secretaría de Comunicaciones. La cual, a su vez, fungía como el intermediario entre la empresa ferrocarrilera y los obreros; a petición de estos últimos, el 20 de abril de 1903 a las 9:12 de la mañana, por medio de un telegrama se dirigieron al Sr. Secretario de Comunicaciones en los términos siguientes:

¹⁵¹ Francie Chassen, *Oaxaca, entre el liberalismo...*, *Ibíd.*, p. 327.

¹⁵² Juan Felipe Leal, *Agrupaciones y burocracia sindicales en México, 1906/ 1938*, México, Terra Nova, Pinem, 1985, p. 50 y, del mismo autor, *Del Mutualismo al sindicalismo en México: 1843-1910*, México, Ediciones El Caballo, 1991, p. 46.

Sr. Ministro de Comunicaciones sin contestación á proposiciones, respuestas hechas a Compañía Pearson ni corregir que esta liquide cuya indecisa situación acarrea perjuicios a intereses nacionales a nuestra corporación, respetuosamente suplicamos su mediación para pronta terminación de este asunto aceptando cualquier arreglo que Vd. haga y que seguro estará basado en Justicia.¹⁵³

De todo lo anterior se puede inferir que hubo dos etapas en la huelga, la primera un intento de negociación por parte de los empleados, quienes al no obtener resultados recurrieron a la mediación del secretario, pues consideraban que la decisión que tomara se basaría en la justicia.

Al parecer, la petición de mediación llegó retrasada porque ese mismo día, pero a las dos de la tarde, fue cuando Ricardo Gallinar le informó al secretario lo siguiente: “hoy nos pagaron faltando a casi el cincuenta por ciento de operarios día y horas trabajos en pago. Esperando respetuosamente sus instrucciones”.¹⁵⁴ Entonces, la compañía le pagó a los huelguistas, pero sólo a la mitad de ellos, fue por eso que la *Unión de Mecánicos Mexicanos* en lugar de hacer un movimiento le preguntó al secretario sobre que procedía; desafortunadamente, no tenemos un documento que nos indique alguna respuesta sobre como tenían que actuar los huelguistas.

Pese a ello, podemos ver en algunos documentos que el secretario de comunicaciones buscó las opiniones de los gobernadores de Oaxaca y Veracruz para tener mayor información sobre esta huelga, así como de la compañía del ferrocarril. Las respuestas que dieron cada una de las autoridades no fueron nada favorables a los huelguistas. Las analizaremos párrafos abajo.

Entre el envío del documento de cómo procederían y el último que tenemos de los huelguistas, pasaron ocho días; por lo que informan en ese último, podemos interpretar que

¹⁵³ *Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros..., Ibíd.*

¹⁵⁴ *Ibíd.*

no se resolvió el caso favorablemente para los trabajadores. Analicemos las últimas palabras de la *Unión de Mecánicos Mexicanos* y sus afiliados, con el fin de conocer hacia donde fue dirigida la discusión. El primer párrafo dice:

Deseando la ‘Unión de Mecánicos Mexicanos’ de una manera correcta y pacífica arreglos a las dificultades que últimamente se han suscitado entre algunos de nuestros asociados y la compañía arrendataria del ferrocarril del Istmo hemos creído lo más oportuno y lo más halagüeño por los beneficios resaltados que esperamos obtener, dirigimos a Ud. Sr. Ministro confiado la asociación en sus rectos principios de Justicia, su elevado criterio, preclaro talento y al efecto nombro en comisión para acercarse a Ud. a los señores Agustín Arenas, Melclizades [Melquiades ¿?] Jiménez, Carlos B. Ballartet y Agustín Álvarez. Estos señores que llenan las suficientes facultades para el arreglo del asunto, informarán a Ud. verbalmente de la situación y actitud de los huelguistas, *así como de las intenciones que obligan para lo futuro.*¹⁵⁵

En la cita anterior podemos notar tres circunstancias: la primera es que los de la Unión insisten en los “principios de justicia” y el “elevado criterio” del secretario de comunicaciones, claro está, para ganarse el beneplácito de este último; el segundo tiene que ver con la comisión que mandó para que fueran escuchados, dejándonos ver que todos los telegramas anteriores no funcionaron para inclinar la balanza a favor de los huelguistas y la única solución era hablar directamente con la autoridad. Pero, sin duda, lo más intrigante de la cita, por último, es la frase con que finaliza el párrafo y que marcamos con cursivas, a saber, que dada la pregunta de a qué o a quiénes se refiere lo de las “intenciones que obligan para el futuro”, podemos sugerir que se trata de los compromisos que los trabajadores le harían al secretario, si es así, ¿realmente lo sabían los filiales o sólo era una estrategia de los líderes del sindicato?

Ahora bien, ésta es sólo la introducción del documento. En el párrafo siguiente los huelguistas enfatizaban que no era su intención detener “la paz y el progreso” sino “*solo*

¹⁵⁵ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

tratan por medio de su trabajo vivificar aún más la brillante marcha".¹⁵⁶ Podemos interpretar que se trataba de una manera de evitar que se les viera como un freno o "unos revoltosos" frente a los grandes avances mostrados por el gobierno de Porfirio Díaz, sirviéndole también para ser escuchados. Preguntémonos, sin embargo, porqué la huelga para el sindicato "es una cuestión enojosa". Lo podríamos entender si fueran palabras de la compañía o del gobierno, porque ellos pierden el capital invertido, pero de una agrupación que se supone que ve en la huelga una manera de defender sus derechos laborales, entonces no nos queda claro la relación entre una situación y otra. Menos si remata con la frase de "que no se adapta al carácter de los de nuestro gremio", es decir, ¿acaso había un código de ética entre los mecánicos de cómo se debían comportar ante determinada situación?; a eso le sumamos la idea de tener un carácter patriótico constante –"nuestra amada patria". Eso nos hace dudar de que tanto el sindicato este hablando desde sus trabajadores y, en realidad, las decisiones eran tomadas por unos cuantos. A continuación transcribimos las palabras del sindicato que analizamos previamente:

*Confiados como antes hemos dicho en las dotes que adornan a Ud. y seguros de su valiosa influencia con fe su falla para poner término a esta cuestión tan enojosa y que no se adapta al carácter de los de nuestro gremio que solo tratan por medio de su trabajo vivificar aún más la brillante marcha de paz y progreso que el actual Gobierno con sabiduría ha simentado [sic] en nuestra amada Patria.*¹⁵⁷

El sindicato de la Unión de Mecánicos Mexicanos concluyó su escrito con las siguientes palabras:

No queriendo por un momento que se crea que tratamos de abrazar de una posición bien definida y delicada por *tratarse contra extranjeros [sic]*, nos permitimos suplicar a Ud. el debido respeto Señor Ministro, se sirva en esta nueva ocasión, demostrar que todos sus actos se ajustan a la más estricta [sic] justicia que es

¹⁵⁶ *Ibíd.* Las cursivas son más

¹⁵⁷ *Ibíd.* Las cursivas y el subrayado son más.

solamente lo que solicitamos y en la que nos concederá una señalada gracia por la cual le vivimos agradecido como asociados y como patriotas.

Siendo propicia ésta oportunidad para ponernos a sus órdenes le protestamos las seguridades de nuestra atenta consideración y respeto”.¹⁵⁸

Es importante detenernos en la cita anterior. Primero, el hecho de que el sindicato quisiera indicar que no se trataba de un asunto de nacionalidades, pues recordemos que para estos años el resentimiento contra los extranjeros estaba presente debido sobre todo a que se les veía como seres que habían perjudicado a la sociedad mexicana por la preferencia que tenía el gobierno a sus intereses. Un dato relevante es que en la historiografía que escribí sobre el Porfiriato, se hablara de que Díaz vendió el país a los extranjeros como una característica fundamental del periodo. Por último, que vuelven a resaltar que la opinión del secretario estará basado en su “justicia” y en enfatizar que viven agradecidos “como asociados y patriotas”, es en este punto donde me surgen las dudas, ¿realmente los trabajadores sentían ese amor por la patria o sólo son las palabras de los altos mandos del sindicato? Pero también, podría ser que fuera una manera de demostrar que la huelga no buscaba otra cosa más que lo justo, y palabras como “patriotas”, eran parte de argumentos que buscaban “suavizar” la situación de alguna manera.

Hasta aquí con respecto a lo que hicieron los huelguistas, enfoquémonos ahora en la parte de las autoridades y los encargados del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Como se dijo en el primer apartado, los extranjeros fueron un elemento nuevo en la composición social de la élite, la que según Juan Felipe Leal, se caracteriza de la siguiente manera: a) contaba con el peso de sus capitales, b) el apoyo del gobierno nacional, c) la fuerza de una

¹⁵⁸ *Ibíd.* Las cursivas y el subrayado son mías.

organización monopolista internacional y d) el respaldo diplomático de la metrópoli.¹⁵⁹ El poder que tenían los extranjeros en estos años era muy fuerte –como ahora–, y su actuar muchas veces fue libre, como veremos más adelante.

Durante la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros, los encargados de la compañía del ferrocarril, en su oportunidad de decirle al secretario de comunicaciones sobre lo sucedido, primero aseguraron que no existía ninguna huelga¹⁶⁰ y luego decían que fue muy pequeña, que abarcó el kilómetro 17 sin que por ello se afectara el comercio internacional. Pero eso no es lo más grave o más interesante de la opinión, sino la manera en que J. Glasgow explicó la forma como actuó, a saber según:

El tráfico no se interrumpió y en nada se ha perjudicado la construcción, pues [los] trabajos [quedaron] sin interrupción [,] únicamente quedo interrumpido el trabajo en kilómetro 17 por un solo día y haberse tenido que suspender por cuatro días el tren de carga de Coatzacoalcos [;] por haberse al principio[, los] fogoneros adheridos al movimiento pero luego desistieron y desde [el] sábado todos los [de]más trenes de trabajo siguen en estado normal faltando solo parte del personal en los talleres que será remplazaron [por] *personal nuevo de México de mejor clase* véase mi carta 17 dando detalles [,] y hoy remitido por correo [el] informe de Greaven [,] al principio dice que los maquinistas harían que hacer pero me aseguraron que no tenían ninguna intención de asociarse al movimiento [,] por lo demás todo sigue bien, hoy voy a Coatzacoalcos.¹⁶¹

¹⁵⁹ Juan Felipe Leal, *La burguesía y el Estado mexicano*, 17ed., México, Ediciones El caballito, 1972, p. 107.

¹⁶⁰ Karl Polanyi nos dice con respecto a la huelga, lo siguiente: “La huelga, esta arma de negociación normal de la acción industrial, se miraba cada vez más frecuentemente *como una interrupción caprichosa del trabajo socialmente útil*, la que al mismo tiempo disminuía el dividendo social del que deben provenir los salarios en última instancia. Se censuraba las huelgas de solidaridad, mientras que las huelgas generales se consideraban como *una amenaza para la existencia de la comunidad*”. Si bien Polanyi habla de la crisis de 1929, también hace referencia a la preocupación que existía por el *Bienestar económico*, aquel que buscaba el individualismo y las mejoras industriales, en contra posición del *Bienestar social*. Durante el Porfiriato, encontramos esa misma preocupación por la economía con el título de “progreso”, pues se buscaba ante todo dejar atrás ese “caos” de la primera mitad del XIX y colocar a México en el “concierto de las naciones civilizadas” o, de manera más bonita, “engancharlo en la locomotora del progreso” –como decía Porfirio Díaz–, sin importar que las riquezas sólo fueran para uno cuantos. Asimismo, es importante ver como la huelga de trabajadores, maquinistas y fogoneros tenía el carácter de “una interrupción caprichosa del trabajo socialmente útil”, como lo destaca Polanyi, por ello se despidieron a los trabajadores y se contrataron nuevos. Las cursivas son mías. Karl Polanyi, “Gobierno popular y economía de mercado”, en *La gran transformación*, México, FCE, 2010, p. 291.

¹⁶¹ *Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros...*, *Ibíd.* Las cursivas y el subrayado son mías.

Es decir, para Glasgow la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros fue una cosa muy pequeña; también, que los únicos en paro fueron los trabajadores de los talleres en el kilómetro 17, que los fogonero y maquinistas desistieron, pero que la solución a dicho movimiento fue correr a los trabajadores –los cuales se negaron a trabajar su jornada de setenta horas como de costumbre para los encargados, porque para los trabajadores era un aumento excesivo–, y era mejor contratar nuevos, “de *mejor clase*”.

Quiero detenerme en la connotación de esa expresión, porque creo que con ella el autor indicó lo que para él significaba un buen trabajador; es decir, los de *mejor clase* eran todos aquellos que aceptaban las condiciones de trabajo impuestas por la compañía, no se quejaban y mucho menos se iban a la huelga ocasionando un paro en las actividades del ferrocarril. Además, se puede ver como la mano de obra del ferrocarril podía ser intercambiable, como si fuera una tuerca o un riel que se descompone, se desecha y se sustituye. No sólo eso, el mismo señor tiene una palabra más clara de qué son los huelguistas: “En nada absolutamente se ha perjudicado el ferrocarril por este motivo [,] pues muchos *inútiles* que serán remplazados sin dificultades actualmente sigue[n] el trabajo en los talleres de Rincón Antonio aunque con personal reducido y *tenemos obreros nuevos* en camino”.¹⁶²

Se entiende que para los administradores del ferrocarril los huelguistas eran unos *inútiles* y de menor clase;¹⁶³ veamos si la imagen de las autoridades políticas es distinta o

¹⁶² *Ibíd.* Las cursivas son mías.

¹⁶³ Ranajit Guha señala a partir de dos textos, que usa como ejemplos, la manera de como podemos encontrar el “choque de códigos”, donde el autor califica ciertas palabras de *Terrible* y *Muy Bien*; es decir, en los textos usados por los historiadores se puede encontrar un código en donde los autores definen que es lo correcto para ellos, por ejemplo: insurgente (*Terrible*)-campesino (*Muy Bien*) o fanáticos (*Terrible*)-puritanos islámicos (*Muy Bien*); por tanto, muchos de los documentos contenidos en los archivos sólo mencionan el lado *Terrible* y no su contraparte –lo que llama Guha como la *prosa de la contrainsurgencia*-. En nuestro caso, *inútil* y *mejor clase* son muestra de lo *Terrible*, dicho claro por alguien que buscaba defender sus

igual a la de los encargados del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. De manera general, podemos decir que los telegramas en donde está la opinión de los mandos públicos fueron fechados entre el 17 y 20 de abril de 1913. Los que participaron fueron Emilio Pimentel (gobernador de Oaxaca), Teodoro A. Dehesa (gobernador de Veracruz) –cabe decir, que en los documentos que se tienen no aparece el nombre, pero por las fechas Dehesa es el encargado–, y los jefes políticos de Juchitán y de Tehuantepec –cuyos nombres no tengo–.

Resulta importante observar cómo el juego político del Porfiriato estaba muy claro, cada uno de los participantes tenía un lugar en la pirámide; todo se controlaba desde el centro –en este caso es el secretario de comunicaciones, claro él tenía que darle cuentas a Porfirio Díaz–, después estaban los gobernadores y, finalmente, los jefes políticos. Con esto pretendemos decir que de una u otra manera se sabía lo que pasaba con los huelguistas, pues cada una de las autoridades tenía que informar a su jefe próximo sobre lo sucedido.

De esta manera, el secretario manda un telegrama a los gobernadores para preguntarles sobre las huelga y diciéndoles por último que “*si es cosa necesaria se sirva dar sus órdenes para ejercer vigilancia y evitarse trasladarse [sic] el orden público*”; tanto Dehesa como Pimentel informaron que estaban enterados de la huelga, la diferencia radica en que el gobernador de Veracruz esperaba instrucciones del secretario; mientras que para el de Oaxaca va más allá, pues para él si era necesario: “enterado de su telegrama con fecha de hoy ya se libran a los jefes políticos de Tehuantepec y Juchitán las ordenes conducentes pa[ra] *ejercer vigilancia y evitar se trastorne el orden público* con motivo de la huelga de los maquinistas del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y se les pide informe por esta vía

intereses económicos, pero no necesariamente denotan o definen del todo a un trabajador. Ranajit Guha, *Ibíd.*, pp. 175-176.

sobre el hecho de que se trata”.¹⁶⁴ Es relevante ver cómo, para los gobernadores, no hay del todo una opinión sobre la huelga, simplemente consideran al movimiento como un factor de posible desorden.

Pero ¿cuál fue la opinión de los jefes políticos? Y sobre todo para ellos ¿qué significaba el movimiento y los integrantes del mismo? El gobernador Pimentel informó al secretario el 20 de abril, por medio de un telegrama, las opiniones de los jefes, aunque él tenía conocimiento de ellas desde el 18. La respuesta del de Juchitán fue, hasta cierto punto, simple: “enterado [del] telegrama fecha de ayer [que] recibí anoche he librado vía telegráfica ordenes conducentes [para la] conservación del orden por huelga de empleados [del] ferrocarril”, por ende para el jefe político el movimiento y sus miembros eran motivo de preocupación porque podían generar desorden en la región.

Sin embargo, para el de Tehuantepec la cosa fue distinta: “infórmele con relación [al] mensaje [de] ayer, que la huelga de empleados refiérase [la] Secretaría de comunicaciones en su telegrama encuentrase punto [en] Rincón Antonio, distrito Juchitán ofreciendo que ejerceré vigilancia en caso de que llegue hasta aquí, también manifestándole que en dicho punto *existen 32 rurales federales*”.¹⁶⁵ En otras palabras, la cuestión de los rurales nos habla de la manera en que el jefe político veía a los huelguistas, pues para este individuo los trabajadores eran comparados con “bandidos” o “asesinos”, como los perseguía esta fuerza armada.

Recordemos algunas de las palabras que usaba el sindicato, por ejemplo, “*la brillante marcha de paz y progreso que el actual Gobierno con sabiduría ha simentado [sic] en nuestra amada Patria*” o “*agradecidos como asociados y patriotas*”, quizás

¹⁶⁴ Las cursivas de la primera cita son mías. Ambas fueron tomadas de *Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros, Ibíd.*

¹⁶⁵ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

tuvieron conocimiento de los telegramas enviados por los jefes políticos y lo que buscaron con estas frases fue deslindarse de la imagen de delincuente simple y llano, a partir de insinuar que sólo fueron unos obreros que buscaban engrandecer ese “progreso” con su trabajo.

Podemos decir que, para las autoridades públicas, la huelga de maquinistas, empleados y fogoneros, fue un movimiento de consideración, por ello se daban instrucciones para evitar que se trastocara el orden; además de que, para algunos de ellos, los huelguistas eran unos viles delincuentes que si pretendían hacer más serían “recibidos” por los rurales federales, así de simple.

El presente apartado trató de mostrar una manera distinta de recepción con respecto a la llegada del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Una recepción hecha por los trabajadores, quienes no estaban dispuestos a aceptar las condiciones de la *Compañía Pearson* sin luchar y defender lo que ellos creían justos. Si bien no sabemos en qué terminó la huelga, podemos intuir que los trabajadores fueron despedidos y remplazados por unos de *mejor clase* que no fueran tan *inútiles*; pese a ello, pudimos conocer la opinión de los obreros afiliados a la *Unión de Mecánicos Mexicanos*. Los trabajadores del ferrocarril, como vimos, también tuvieron su propia experiencia con la vía férrea, la cual también importa conocer tanto como lo fue con la pérdida de las tierras o la de la afectación de intereses comerciales.

Una agrupación de empleados: la imagen de Rincón Antonio en 1902

“[...] no es una simple estación de ferrocarril sino que constituye una población numerosa con necesidades cada día más crecientes [...]”

Jefe de la Sección Segunda del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.¹⁶⁶

“No vincula, pues, sociedad y ciudad, sino sus respectivas formas, las que son percibidas como equivalentes, permitiendo que leamos la sociedad al leer el plano de una ciudad. Para que esta conversión fuera posible, era indispensable que se transitara a través de un proyecto racional previo [...]”

Ángel Rama.¹⁶⁷

En Oaxaca tenemos muchos ejemplos de pueblos que surgieron y cambiaron con la llegada del ferrocarril, es el caso de Salina de Cruz, que vivió una modernización acelerada, pues paso de ser una comunidad de pescadores a ser uno de los puertos principales de México a finales del siglo XIX. Pero no es el único pueblo que tuvo ese origen. Rincón Antonio, una ranchería dedicada a la cría de caballo y ganado pasó a convertirse en un centro de población importante, donde las actividades ferrocarrileras fueron quizá su única actividad económica. Eso se debió a que Rincón Antonio fue elegido por la compañía Pearson como el lugar idóneo para trasladar los talleres de reparación de máquinas del ferrocarril de Tehuantepec; la razón principal de esa decisión fue que era el punto medio de toda la línea sumado al agua que tenía el lugar, y no Coatzacoalcos, como se pretendía en los otros

¹⁶⁶ *Fraccionamiento de terrenos para la ubicación de las construcciones en Rincón Antonio, Oaxaca*, AGN-SCOP, 1902, 2/776-1.

¹⁶⁷ Ángel Rama, “La ciudad ordenada”, en *La ciudad letrada*, Henover, Ediciones del Norte, 1984, 31- 56 pp.

proyectos. A partir de ese momento, esa comunidad se convertiría en uno de los principales centros ferrocarrileros de la región, y del Istmo de Tehuantepec.¹⁶⁸

No obstante, la historiografía le ha prestado poca atención a la importancia que tuvo Rincón Antonio como centro de población ferrocarrilera, todavía más, a problemáticas como ésta en la que, como signo de la modernidad, surgían y desaparecían ciudades; es decir, la manera como se ha observado tal estación es a partir del mejoramiento de los edificios por la compañía de Pearson, dejando de lado cómo veía la Compañía del Ferrocarril a Rincón Antonio. De ahí que el presente apartado tenga como objetivo acercarse a ver como fue que se organizó la población de Rincón Antonio en 1902, a través de los papeles oficiales de la compañía, tratando de observar como era concebida antes de que fuera considerada como un centro ferrocarrilero.

Una de las pocas descripciones del lugar que conocemos es la de Alejandro Prieto, ingeniero del Ferrocarril de Tehuantepec en el año de 1884, el cual nos dice:

"En las lomas de Xochiapa y Boca del Monte, cubiertas en su mayor parte de pastos, han instalado los vecinos del Barrio, Petapa y Guichicovi algunos ranchos de ganado vacuno y caballar. Como agostaderos las dos colinas a que me refiero se completan entre sí, pues en años escasos de lluvias los pastos en las lomas de Xochiapa se secan, y casi se concluyen; y los ganados viven entonces mejor en los llanos de Boca del Monte; y lo contrario sucede en años de abundantes lluvias, en que los terrenos de Boca del Monte absorben en sus capas superficiales tal cantidad de agua, que los animales enferman de los cascotes por la constante humedad."

¹⁶⁸ La historiografía que con la que contamos es la de Armando Rojas, el cual nos hace mención varias veces de Rincón Antonio tanto los motivos de por qué fue elegida como un nuevo lugar para los talleres hasta las mejoras que se le hizo a sus edificios, además, menciona la heterogeneidad de su población, pese a ello no profundiza en el tema. Y el de María A. Saraiba su enfoca es más hacia el acaparamiento de tierras por parte de la compañía de Pearson, destacando la importancia de las leyes de desamortización como factor importante para que se empezaran a acumular tierras para el ferrocarril, argumentando la utilidad pública; concluyendo que la falta de títulos, después de que se disuelve la asociación de Pearson y el Gobierno en 1919, nos hace pensar en las irregularidades con que se dieron las expropiaciones de la tierra alrededor de la vía férrea. Armando Rojas Rosales, *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1993*, tesis de doctorado en Historia, México, UAM-I, 2004 y María de los Ángeles Saraiba, "Proceso modernizador en el Istmo Veracruzano...", *Ibid.*, pp. 48-54. Es importante decir que se tiene el conocimiento de una tesis que también hablan de Rincón Antonio, pero no los hemos podido encontrar hasta la fecha en que se redactó el capítulo.

"[...] En estos casos las lomas de Xochiapa ofrecen agostaderos más secos, debido a la mayor altura del terreno y a la mayor inclinación de las lomas sobre las diversas cañadas, que descienden por una parte sobre el río Almoloya, y sobre el Malatengo por otra. Las lomas de Xochiapa también tienen la ventaja en tiempo de lluvias, respecto de las de Boca del Monte, de que en ellas no sufren los animales los ataques constantes de los mosquitos".¹⁶⁹

En estos dos párrafos podemos encontrar la descripción de la zona en donde se encontraría más adelante la población de Rincón Antonio. Es importante mencionar que el ingeniero Prieto destacó los mismos puntos que más tarde tomaría en cuenta la *Compañía Pearson* para trasladar los talleres del ferrocarril a Rincón Antonio, es decir, el clima, la ausencia de mosquitos que propagaran enfermedades y, principalmente, la abundancia de agua.

Pese a que la compañía del ferrocarril sólo trasladó los talleres de reparación a Rincón Antonio –y no las oficinas de administración, como era la idea–, también se le dotó de un hospital, la casa de fuerza motriz para las locomotoras, una planta de luz y de hielo, se construyeron casas para los trabajadores, además de hacerles un club para que se divirtieran –claro está, sólo los de más alto nivel asistían–, entre otros aspectos. Con el paso del tiempo, Rincón Antonio se fue convirtiendo en una de las zonas más importantes de la región. Dos sucesos le darían este carácter, el primero, fue en 1906 cuando alcanzó la categoría política de pueblo y, el segundo, en 1907 –año de la inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec– cuando cambió su nombre oficial por el de Matías Romero¹⁷⁰ y se convirtió en cabecera del nuevo municipio, perteneciente al Distrito de Juchitán.¹⁷¹

¹⁶⁹ Víctor Martín Cébulo Pérez, *et. al.*, *¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*, México, CONACULTA, Estado de Oaxaca, Honorable Ayuntamiento de Matías Romero Avendaño, 2006, pp. 16-17.

¹⁷⁰ Actualmente, Matías Romero es una región hasta cierto punto importante debido a sus diferentes actividades económicas y por resaltar su historia como centro ferrocarrilero. La historia de Rincón Antonio es una muestra clara de cómo, con la idea de “progreso”, se construyen ciudades por aquí y por allá buscando mejorar lo pasado; sin embargo, cuando se ha alcanzado la meta deseada, se busca una nueva y así el ciclo se

Con estos datos podemos darnos cuenta que Rincón Antonio pasó de ser una ranchería de ganado vacuno y caballar a ser un centro ferrocarrilero importante, equipado con varios edificios –actualmente dicho pueblo conserva edificios de esta época–. Tratemos de ver con la siguiente documentación como se empezó a organizar la población de Rincón Antonio en 1902.

El documento llamado “Fraccionamiento de terrenos para la ubicación de las construcciones en Rincón Antonio, Oaxaca”,¹⁷² en palabras generales, es el permiso que pidió la compañía de Pearson para vender lotes del gobierno en Rincón Antonio; la Secretaría se negó por considerar que había muchas trabas legales. Desafortunadamente no conocemos la resolución final, aunque podemos suponer que si se dio la autorización por los datos antes mencionados. Tratemos de analizar más la información que contiene.

Así, la compañía del ferrocarril nos define como era la situación de Rincón Antonio en ese momento, es decir, reconoce que dicha población fue en algún momento escasa pero se notó un aumento sobretodo por las solicitudes para que se establecieran “[...] artesanos, industriales y comerciantes que satisfagan *las necesidades de la vida civilizada*”.¹⁷³

Por tal motivo solicitó que se fraccionaran los terrenos que fueron adquiridos para el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec cerca de Rincón Antonio, de la siguiente forma: “Conviene, pues, que lo más pronto posible se proporcionen a los que deseen establecerse en esos terrenos, el suficiente para construir casas y edificios para los diversos fines de comercio, en condiciones tales que *los halague haber una inversión remunerativa de su*

repite, una y otra vez. ¿Cuántas ciudades y puertos se han quedado en el recuerdo del pasado? ¿Quién contará sus historias, después de que el ferrocarril ya no pita? ¿Dónde se quedaron las sociedades que vieron pasar al ferrocarril? Aun nos falta resolver muchas dudas.

¹⁷¹ *Ibíd.*

¹⁷² *Fraccionamiento de terrenos [...], Ibíd.*

¹⁷³ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

dinero".¹⁷⁴ La cita nos indica cuál era el carácter que le dio la compañía del ferrocarril a Rincón Antonio: como "un lugar de inversionistas", pues los edificios y casas que se construyeron tenían que reflejar el dinero que podían ganar si invertían su dinero en dicha población.

Por ese motivo, la compañía del ferrocarril propuso la siguiente manera de ceder los terrenos:

Estimamos, que se les podría ceder lotes de terrenos en venta enfitéutica¹⁷⁵ irredimible, y por 99 años, imponiéndoles *por canon la cuota de 4 a 20 ¢ por metro y, por año, según la importancia del lugar* y estipulándose que el vencimiento del término serían indemnizados del valor del material de los edificios sin tomar en cuenta el estimativo por la situación de la finca o el desarrollo que hubiera alcanzado la negociación en ella establecida.¹⁷⁶

Es claro el objetivo de la compañía, los terrenos eran del ferrocarril, pese a darse en arrendamiento; por eso pidió a la Secretaria que se hicieron un contrato donde se estipulara que al "vencimiento del término" se les daría una indemnización sin considerar el estado de la propiedad. La empresa obtuvo de ello ventajas claras, los terrenos eran para vivir pero no para considerarlos como propiedad; además, el impuesto sería de "4 a 20 ¢ por metro y, por año, según la importancia del lugar". Hay dos opciones de interpretar la última parte de la frase, primero, el valor aumentaría si Rincón Antonio se convirtiera en un centro de población importante –como lo lograría–; o, segundo, dependiendo el lugar en donde se encontraba la vivienda, cerca o lejos del ferrocarril. Si bien ambas pueden ser viables, me inclino a pensar que se refería más a la primera, lo relevante sería ver cuánto aumentó el canon con el paso de los años.

¹⁷⁴ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

¹⁷⁵ "El conmutativo, por el cual el dueño de un inmueble cede el dominio útil, reservándose el directo, en reconocimiento del cual se estipulan el pago de un canon periódico, el de laudemio por cada enajenación de aquel dominio, y a veces otras prestaciones.", en http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=enfitéutica. Consultada el 19 de febrero de 2012.

¹⁷⁶ Las cursivas son mías. *Ibíd.*

Otra propuesta importante que hizo la compañía fue la manera como se conformaría Rincón Antonio, es decir, “[...] la futura población esta[ría] formada en dos partes, una que es para *la ciudad obrera, empleados subalternos, almacenes, talleres, etc.* y la otra para las casas de empleados superiores y demás vecinos”.¹⁷⁷ La cita es clara, la empresa quiere una población dividida, por un lado, en donde estén la clase trabajadora, por el otro, lo de clase media y alta; es sorprendente observar como una empresa extranjera, como lo fue la Pearson and Son Limited, entendía a la sociedad como dos núcleos separados en donde se encuentran los que poseen sólo su fuerza de trabajo y los que tienen más que eso. Una concepción de la sociedad muy definida, y que me remite a los rostros de la foto con que abrimos el capítulo.¹⁷⁸

Ante la negativa de las secretarías al fraccionamiento de los terrenos en Rincón Antonio, la compañía mandó un comunicado más en donde insistió en la división de los terrenos. Dos argumentos de ese escrito son importantes, y son con los que quiero concluir el análisis de lo que pensaba la compañía de dicha población. El primero es el siguiente:

El punto mencionado *no es una simple estación de ferrocarril sino que constituye una población numerosa con necesidades cada día más crecientes que no es posible satisfacer adecuadamente sin permitir el establecimiento rápido de diversas negociaciones comerciales e industriales, indispensables para la vida común de los habitantes de Rincón Antonio.* En la actualidad carecen de habitación humana gran número de sus pobladores algunos de los cuales duermen y viven á la intemperie; y otros que no se resignan á soportar estas incomodidades, están obligados a recorrer largas distancias para ir a pernoctar con sus mercancías y regresar al día siguiente á expandirlas, y en general se *encuentran en la imposibilidad de fijar su negociación de tal suerte que pueden disponer de un lugar seguro y adecuado para almacenes.*¹⁷⁹

¹⁷⁷ *Ibid.* Las cursivas son mías.

¹⁷⁸ Ángel Rama nos dice con respecto a este ordenamiento, lo siguiente: “La traslación del orden social a una realidad física, en el caso de la fundación de las ciudades, implicaba el previo diseño urbanístico mediante los lenguajes simbólicos de la cultura sujetos a concepción racional. Pero a ésta se lo exigía que además de componer un diseño, previera un futuro [...] El futuro que aún no existe, que no es sino sueño de la razón, es la perspectiva genética del proyecto”. Ángel Rama, *Ibid.*, pp. 37-38.

¹⁷⁹ *Ibid.* Las cursivas son mías.

El párrafo anterior nos dice mucho de la manera en que la compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec veía a Rincón Antonio. Inicialmente, nos dice que era para la empresa dicha zona, de esta manera: “*no es una simple estación de ferrocarril sino que constituye una población numerosa con necesidades cada día más crecientes*”. Podemos ver que tras la negativa de las secretarías, la empresa Pearson tuvo que defender las razones de por qué el fraccionamiento de los terrenos y que mejor manera de hacerlo que dejando clara la importancia del lugar. Sumado a ello, insistió en uno de los puntos que ya mencionó, pero esta vez no viéndolo nada más desde la perspectiva de las inversiones sino de las necesidades que tenían los habitantes, ejemplificándolo con dos casos como era el de los que no tienen habitación y el de las grandes distancias.

El segundo argumento fue la conclusión a la que llegó la empresa si no se realizaba el fraccionamiento:

El resultado de estas dificultades es y ha sido que padezca mucho *el estado sanitario* de la población y que los efectos de primera necesidad, [el] almacén [y los] precios considerablemente elevados que hacen muy difícil la existencia de los individuos que trabajan en los diversos departamentos del ferrocarril de aquel lugar. La compañía está pues, seriamente *amenazada de un inevitable aumento en la escasez de brazos y quizás en la paralización de sus trabajos* originada por [la] circunstancia.¹⁸⁰

Lo que indicamos en cursivas, es sin duda la advertencia que les hizo la compañía del ferrocarril a las Secretarías, si pensamos que esto sucedía en 1902 y Rincón Antonio fue considerada como una de las estaciones principales de toda la línea férrea –por encontrarse a la mitad y tener en ella los talleres de reparación–; las consecuencias hubieran sido graves para el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec de haberse negado a detener las obras de su construcción, consecuencias que no estaba dispuesta a pagar el Gobierno. Es de ahí que

¹⁸⁰ *Ibíd.* Las cursivas son mías.

podemos concluir que el fraccionamiento de los terrenos se llevó a cabo, realizándose las obras necesarias para que Rincón Antonio se convirtiera en uno de los centros ferrocarrileros más importante del Istmo de Tehuantepec.

Ahora bien, el documento más importante, de los que mandó la Secretaría de Hacienda y la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, fue uno en el que daba las razones de porqué el Gobierno no podía fraccionar los terrenos y hacerse cargo del financiamiento de las obras municipales. La explicación que utilizó el secretario de comunicaciones, R. Núñez, para negar el fraccionamiento de los terrenos, fue:

[...] que no es conveniente proceder a la formación de poblaciones en los terrenos pertenecientes al gobierno Federal, mientras no se hayan dilucidados los numerosos y complejas cuestiones legales y administrativos a que dan origen la observación de artículo 125 reformado de la constitución federal.

Creo por tanto, que no deben celebrarse contratos de ninguna especie, en virtud de los cuales se transfiera la posesión o el uso, mucho menos, de propiedad de los lotes de la población proyectada en Rincón Antonio. Y por último, por consideraciones de orden pecuniario, pues *el Ejecutivo carece de autorización legal para aplicar los fondos públicos a la formación de poblaciones y ejecución de obras municipales* [...] ¹⁸¹

El argumento de la Secretaria fue muy claro: el Gobierno no tenía la facultad para hacerse cargo de las obras municipales con dinero de la nación, además, para el fraccionamiento de los terrenos de Rincón Antonio era necesario primero superar diversas cuestiones que marcaba el artículo 125 de la constitución política vigente en esos años. Por lo que el secretario Núñez recomendó “[... no hacer] más obras que las estrictamente [sic] indispensables para el alojamiento de los empleados y demás operaciones del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec”. ¹⁸² Pese a ello, la *Compañía Pearson* insistiría en ello, como vimos párrafos arriba. Asimismo, debe destacar que las razones legales no fueron suficiente

¹⁸¹ *Ibíd.* Las cursivas son mías.

¹⁸² *Ibíd.*

para detener las decisiones de las empresas extranjeras; sobre todo bajo el argumento de “escasez de brazos”, carencia que no permitiría construir una de las obras más importante para el Gobierno de Porfirio Díaz, como lo fue el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, y que sería otro logro para demostrar “el progreso” que el país había alcanzado.

Todo lo antes dicho nos lleva a concluir que Rincón Antonio no fue una estación más, como lo especificó la empresa, y por ello luchó por todos los medios para hacer de ella un centro de población ferrocarrilero de suma importancia. Eso en el futuro, pero en 1902 solo era una zona que comenzaba a crecer con muchos intereses comerciales a su alrededor, sus habitantes no tenían casas, o al menos no todos, y la mayoría de los comerciantes venían e iban con sus mercancías. Por lo que podemos decir que la compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, empezó a darse cuenta desde 1902 que Rincón Antonio podía ser una zona con grandes posibilidades económicas y decidió aprovechar la oportunidad para darle una mejora a sus edificios y dotarla de todos los servicios necesarios para la población futura. Sin embargo, nos quedan preguntas sobre que tanto se convirtió en un gran centro de población ferrocarrilera si para 1910, cuando la empresa de Pearson solicitó trasladar la planta de hielo del puerto de Salina Cruz a Rincón Antonio, argumentó que la zona portuaria era un “centro de población mas o menos [formado]”, pero Rincón Antonio sólo era una “*agrupación de empleados*”, pues, en dicha zona “[...] la planta [de hielo...] satisfacería á una necesidad que en cada verano, (que lo compone de la mayoría del año), sea acentúa más esa necesidad para *los empleados cuyos sueldos no son muy desahogados*”.¹⁸³

¹⁸³ *Entrega a la Empresa de una planta para la fabricación de hielo en Salina Cruz*, AGN-SCOP, 1910-1911, 2/276-1. Las cursivas son mías.

Por último, reflexionemos sobre lo que Ángel Rama nos menciona en su texto “La ciudad ordenada”: que “el *orden* debe quedar estatuido antes de que la ciudad exista, para así impedir todo futuro *desorden*, lo que alude a la peculiar virtud de los signos de permanecer inalterables en el tiempo y seguir rigiendo la cambiante vida de las cosas dentro de rígidos encuadres [...] mientras el signo exista ésta aseguraba su propia permanencia; aunque la cosa que represente pueda haber sido destruida”. Precisamente esta cita, desde nuestro punto de vista, define a Rincón Antonio en 1902, es decir, se pensaba por sus planeadores como “el sueño de un orden”; pues antes de ser algo, los terrenos de esa ranchería se habían convertido en una ciudad muy bien definida dentro de la cabeza del constructor, donde todos tenían su representación y así, “[...] reclamar que el orden ideal se encarnara entre los ciudadanos”.¹⁸⁴

Conclusiones: Repercusiones del “tren amarillo”

El objetivo de la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec era lograr capitalizar las grandes cantidades de dinero que se generaban con el traslado de mercancías del Atlántico al Pacífico y viceversa, a partir de ofrecer una ruta más sencilla que la utilizada en esos años –rodear el continente americano por el sur hasta llegar al punto deseado–. Sin duda alguna, Pearson logró darle forma a esa ruta a partir de la vía interoceánica en el año de 1907, pues atravesaba el territorio mexicano hasta el otro lado;

¹⁸⁴ Marshall Berman nos define que pasa después de “el sueño de un orden”: “Ahora, sin embargo, sus visiones adquirieron una forma radicalmente nueva: no más sueños, o fantasías, ni siquiera teorías, sino programas concretos, planes operativos para transformar la tierra y el mar [...] En su nuevo trabajo [el Fausto], sacará a la luz algunas de las potencialidades más creativas y más destructivas de la vida moderna; será un demolidor y creador consumado, la figura oscura y profundamente ambigua que nuestra era ha llamado el ‘*Desarrollista*’”. Las cursivas son mías, Marshall Berman, *El Fausto de Goethe: la tragedia del desarrollo*, en *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, España, Siglo XXI, 2008, p. 54-55. Las citas del párrafo fueron tomadas de Ángel Rama, *Ibíd.*, pp. 44-56.

además de lograr unas ganancias insuperables reflejadas en la entrada y salida de mercancías de varias de las compañías extranjeras que entraron al país por esos años.

Sin embargo, ¿cómo imaginar un ferrocarril sin estaciones, sin rieles, sin vagones, sin trabajadores o sin gente que comercie? Igual de imaginable resulta pensar que ese medio de transporte no tuviera repercusión en la sociedad por donde pasó, desde los cambios en el paisaje hasta la pérdida de intereses o trabajos por la simple idea de reconstruir un “caballo de hierro” para engrandecer el camino de “progreso” del gobierno de Porfirio Díaz. Una sociedad que se esconde detrás de grandes empresas y de las cifras que hicieron del Ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec, al menos unos cuantos años, uno de los más importante a principios del siglo XX. Por eso era importante contar las historias de aquellos hombres y mujeres que vivieron la construcción de aquella vía interoceánica.

En suma, el presente capítulo buscó contar esas historias los protagonistas fueron los trabajadores, los comerciantes y los pueblos “nuevos”, que nos mostraron, a partir de su experiencia, otra manera en que se vio afectada la sociedad con la construcción del ferrocarril. Si bien los materiales con que contamos fueron mínimos, no por ello son menos importante, pues identificar ciertas frases o palabras nos permitió conocer y analizar cómo la sociedad se defendió frente los avatares de la modernidad, así como la visión de algunas autoridades políticas y de la *Compañía Pearson and Son Limited* al enfrentar los problemas surgidos del desarrollo del ferrocarril.

Ranjit Guha, en su texto *La prosa de la contrainsurgencia*, señala que “el rebelde no tiene lugar en esta historia como el sujeto de la rebelión”,¹⁸⁵ yo agregaría que la palabra que contradice se enmudece en un mar de cifras, por eso el rebelde –en el sentido más

¹⁸⁵ Ranjit Guha, *Ibíd.*, p.190.

amplio de la palabra— no encuentra su lugar si no se viste de “decente”. En ese sentido, la fotografía con la que iniciamos el capítulo es una muestra tangible de la manera cómo se veía a la sociedad del Istmo por parte de la *Compañía Pearson* y de las altas esferas políticas del Estado. Por ende, para ellos lo importante no era la sociedad que quedó impresa en esa imagen, si bien es cierto que muestra muchos individuos de todos los “sexos” y “colores”, pues ellos sólo parecen ser el adorno que envolvía realmente “lo significativo”. Como ya se dijo, el puente “Emilio Pimentel” era lo que se tenía que resaltar, ya que les sirve para demostrar ante las demás sociedades que se ha alcanzado un “progreso”, un “resultado mayor” que lo obtenido hasta ese momento; pero, a la vez, lo aprovecharon para convencerse de que se estaba avanzando. Para nosotros, en cambio, el ferrocarril, la mina o la mercancía deben ser puntos de referencias para comprender mejor a las sociedades y no que éstos sean los que predominen.

Asimismo, como lo dijimos en el primer capítulo, la modernidad y la tradición son dos elementos que continuamente se renuevan a partir de los hechos que lo produzcan; por tanto, esos conceptos llevan a la sociedad a plantearse y replantearse la respuesta que van a dar. Puede que tenga similitud con algún otro caso, como son las huelgas, pero al final el éxito o el fracaso dependerán de las condiciones que se le presente. Los casos mostrados en este capítulo son ejemplos de lo anterior, debido a que las respuestas que generaron fueron la manera en que diversos sectores de la sociedad experimentaron a la modernidad; quizá la forma como lo hicieron fue a través de la defensa de sus propios intereses o bien de aceptar el “ordenamiento” de la ciudad, pero no podemos dejar de lado que esas respuestas existieron.

En conclusión, podemos decir que la construcción de la vía interoceánica, como parte de la modernidad que se trató de implementar en el estado de Oaxaca, trajo consigo

costos sociales importante que fueron desde la creación de pueblos nuevos necesarios para el desarrollo del ferrocarril, pérdida de trabajos y de intereses comerciales como efectos inmediatos, pero también una recomposición social tanto en la integración y aumento de extranjeros en el Istmo, lo que provocó un reacomodo en los sectores sociales altos y clases medias altas, como el aumento de individuos que sólo tenían su mano de obra como única propiedad.

Concluyó con un pasaje de Gabriel García Márquez en *Cien años soledad*, quién narra los efectos del mismo proceso en Colombia: “las semanas precedentes se había visto a las cuadrillas que tendieron durmientes y rieles, y nadie les prestó atención porque pensaron que era un nuevo artificio de los gitanos que volvían con su centenario y desprestigiado dale que dale pitos y sonajas [...] pero cuando se establecieron del desconcierto de los silbatos y resoplidos, todos los habitantes se echaron a la calle y vieron a Aureliano Triste saludando con la mano desde la locomotora, y vieron hechizados el tren adornado de flores que llegaba con ocho meses de retraso. El inocente *tren amarillo* que tantas incertidumbres y evidencias, y tantos halagos y desventuras, tantos cambios, calamidades y nostalgias había de llevar...”¹⁸⁶

¹⁸⁶ Gabriel García Márquez, *Cien años soledad*, Portugal, Alfaguara, 2009, p. 256.

Conclusiones

Junto a la hoguera [,] los niños y nuestra mesa oscura, el paso de los trenes hacia las ciudades. Junto a las oraciones de los grillos las flores que te llevan, el aleteo de los gansos sin destino.

Moisés Villavicencio ¹⁸⁷

En 1907 fue inaugurado el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. La llegada de un barco proveniente de Hawai a la estación de Tehuantepec, dio inicio al acto; traía una carga de sacos de azúcar que comenzó a descargar Porfirio Díaz para colocarlos en el vagón del ferrocarril, todo como símbolo de la apertura del comercio internacional; de esta manera, se quería demostrar que México pertenecía al “concierto de las naciones civilizadas”. Sin embargo, tan sólo algunos años después, aquellos hombres verían como el ferrocarril que construyeron se fue convirtiendo en un “elefante blanco”,¹⁸⁸ como se decía en la época por varios sectores de la sociedad, y es que la Revolución Mexicana,¹⁸⁹ el canal de Panamá¹⁹⁰ y

¹⁸⁷ Frase escrita en uno de los vagones que se encuentran en el Museo de los Ferrocarriles en la ciudad de Puebla.

¹⁸⁸ La idea del “elefante blanco” hacía referencia a un juego de palabras; a saber, por un lado, tenemos “el elefante” algo tangible que era la metáfora del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y, por el otro, el término de “blanco” un color que no le pertenece a los elefantes, referencia directa a los pocos alcances que tendría la vía férrea en la realidad. Dicha idea sería retomada tanto por la historiografía revolucionaria como la que no para indicar el fracaso de dicho ferrocarril; sin embargo, Armando Rojas en su tesis trata demostrar lo contrario a partir de argumentar que si bien los alcances fueron de corto plazo, no por ello dejan de existir.

¹⁸⁹ Armando Rojas menciona que el periodo revolucionario afecto al ferrocarril del Istmo de Tehuantepec de manera indirecta, quizá lo más relevante sería la indiferencia de los gobiernos revolucionarios pues lo identificaban como elemento de la administración de Porfirio Díaz. Mientras que, Guillermo Guajardo sugiere que “la Revolución significó una marcha atrás en lo relativo a la capacitación técnica [en la actividad ferroviaria] dentro de las firmas, trazándose un nuevo perfil institucional, material y social por la intervención de los bandos en lucha, el Estado federal y un fuerte movimiento laboral que perduraría por el resto del siglo XX”. Estas dos opiniones nos muestra claramente que los efectos de la Revolución Mexicana aun son muy poco claros; no obstante, tanto Rojas como Guajardo, nos muestran como el periodo revolucionario fue una etapa de quiebre que se debe tomar en cuenta para entender el declive de los ferrocarriles como principal medio de transporte. Armando Rojas, *Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec 1894-1919*, tesis de maestría en historia, México, UAM-Iztapalapa, sin año, p. 227; Guillermo Guajardo, *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA, p.186 (Colección El centauro). Agradezco al Dr. Guillermo Guajardo por facilitarme su libro.

¹⁹⁰ El canal de Panamá y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fueron construidos como puentes comerciales entre dos océanos; sin embargo, el primero tenía la ventaja de que podían pasar los barcos sin tener que descargar la mercancía, mientras que el segundo, los productos tenían que pasar por varias

el inicio de la Primera Guerra Mundial¹⁹¹ trajeron consigo que todo gran parte del “progreso” alcanzado durante el Porfiriato, se convirtiera en un “castillo de naipes”. Tras la gran derrota de Díaz en manos de Francisco I. Madero, y todos los sucesos que pasaron por aquellos años, Pearson tomó la decisión de vender las acciones del ferrocarril del Istmo al gobierno de Venustiano Carranza, con lo que a partir del 19 de enero de 1918 todo lo relacionado con el ferrocarril quedó en manos del gobierno federal.

Los hechos mencionados arriba marcan el final del FNT –como muchos autores lo llaman para abreviarlo–; en otras palabras, los logros obtenidos por el ferrocarril no fueron suficientes para consolidarlo como una ruta importante para la economía mundial. Sin embargo, para estas conclusiones me interesa hacer un ejercicio de comparación tanto del FNT como de otros ferrocarriles hispanoamericanos; con el único propósito de tener un panorama mucho más general de como las sociedades de otros países entendieron el ferrocarril, y no quedarnos sólo con la visión de nuestro estudio. No pretendemos que sea un estudio exhaustivo de cada uno de los países analizados y mucho menos tratamos de decir que estos países eran iguales política, social o económicamente, lo que si podemos decir es que los gobiernos y las élites vieron en el ferrocarril un vehículo para lograr un mayor “progreso” pero, con el paso de los años, la realidad fue demostrando que no se había conseguido casi nada, por lo que se buscaron otras experiencias con otros medios de transportes, como el automóvil o el avión.

maniobras –descargar el barco, cargar el ferrocarril, descargarlo para subirlo al otro barco– para llegar al otro océano. De ahí que la vía férrea del Istmo fue perdiendo, poco a poco, sus clientes más potenciales.

¹⁹¹ La primera Guerra Mundial, pese a ser un factor externo y en el que México no participó, se considera como parte de los factores que ocasionaron el declive del ferrocarril porque fue un elemento de ruptura con el comercio internacional, principalmente de Europa. Para mayor información se puede ver el artículo de Paul Garner, “La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)”, en Romana Falcón y Raymond Buve (compiladores), *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente. Hallazgos y debates, 1876-1911*, México, Universidad Iberoamericana, 1998.

Cabe decir que sólo mencionaremos los casos de Argentina, Chile, España y Honduras como ejemplos de la “manía de construir ferrocarriles” a finales del XIX. Los tres primeros países se escogieron porque son naciones que sufrieron un proceso similar a México, sobre todo en la búsqueda de consolidar su Estado y en las vías férreas encontraron un posible medio para conseguirlo; con respecto a Honduras, pese a no ser un Estado consolidado para estos años, resulta un ejemplo interesante porque nos muestra claramente la fe que se le tenía al ferrocarril para alcanzar el “progreso”, aún más si la vía férrea que pretendían construir era un paso interoceánico como el de Tehuantepec.

Así, los países que construyeron ferrocarriles pusieron en ellos la esperanza de alcanzar un “progreso” determinado como meta, muchas veces ese objetivo trajo consigo muchos problemas económicos, políticos y sociales que no se tenían contemplados cuando se hicieron los planos. Es importante destacar que, como dice Horacio Capel, el diseño de una línea férrea muchas veces tuvo que ver con cuatro factores principales: a) las consideraciones estratégicas (como la conexión con puertos o fuertes militares), b) la existencia de áreas productivas (minas, zonas agrícolas para el comercio), c) las necesidades de la conexión con otros países y d) el tamaño y el dinamismo económico de las poblaciones existentes.¹⁹²

Otro punto importante que destaca Capel es el de fortalecer la centralidad de la capital política de los países, fueron los casos de Madrid, ciudad de México o Buenos

¹⁹² Ethel García menciona lo mismo con las siguientes palabras: “En términos generales, la figura del ferrocarril, al representar la principal forma de materialización de la idea de progreso, contribuyó a generar expectativas entre los diversos grupos y sectores y su significado no se limitó a la búsqueda de beneficios materiales por parte de un sector, también constituyó el vehículo más importante concebido por el liberalismo para la integración de la nación”. Ethel García Buchard, « El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX », Boletín AFEHC N°47, publicado el 04 diciembre 2010, disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549, consultada el 24 de julio 2012 y Horacio Capel, “Ferrocarril, territorios y ciudades”, en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>, consultada el 24 de julio de 2012.

Aires, aunque también se realizaron líneas a partir de ciudades capitales de varias regiones con lo que se buscaba crear un sistema de redistribución de productos. El Istmo de Tehuantepec es, sin duda, un ejemplo de ello, puesto que se buscó una ruta comercial para los productos que venían de Europa, Norteamérica y Asia.

Todos estos datos que mencionamos nos permiten tener una base para poder explicar la situación que se vivió en los diferentes países aludidos. Asimismo, es importante recordar que “[...] los ferrocarriles tienen en buena parte el mismo papel en el desarrollo social que antes tuvieron los ríos [...] en su original localización (los ferrocarriles) están en gran parte influidos por la situación de las ciudades existentes; pero una vez construidos se convierten en causas de nuevas ciudades, especialmente en aquellos jóvenes países donde la construcción de ferrocarriles precede a la población”.¹⁹³

Argentina, Chile y México fueron países que tardaron cierto tiempo en poder consolidar una vía férrea real, debido a los problemas que existían en cada uno de sus regiones. Tras “engancharse en la locomotora del progreso”, dichos países experimentaron un crecimiento acelerado de construcción –Eduardo Zalduendo lo define cómo una “manía” en el caso de Argentina– lo que hizo que se consolidara una red ferroviaria como había sucedido en Inglaterra o Estados Unidos, aunque sólo se concentraba en una región.

El caso de Argentina es sumamente interesante porque estamos hablando de una nación que ofreció tierras fértiles para hacer atractiva la construcción de los ferrocarriles a los inversionistas extranjeros, con el objetivo de poblar zonas que estuvieran alejadas. Sin embargo, hay que distinguir dos etapas claras que vivió este país en cuestión de cambios: la primera, la década de los 50 en donde a) se logró una mejora en el sistema administrativo e institucional del país, b) la incorporación de tierras nuevas al proceso productivo, c) un

¹⁹³ Charles H. Cooley, *The Theory of City Location*, citado en Horacio Capel, *Ibíd.*

aumento en la mano de obra inmigrante, d) cambio en la producción del sector agropecuario, principalmente el aumento en cereales y e) todo ello generó la necesidad de tener un transporte más eficaz que permitiera incorporar zonas que eran consideradas ociosas y aumentar la rentabilidad de las cercanas. La segunda etapa es la de los 80, en donde se da un auge en las actividades económicas y financieras ligadas al movimiento ferroviario; los hechos más importantes son la culminación de la “conquista del desierto”,¹⁹⁴ el año de las construcciones ferroviarias argentinas y la decisión de convertir a Buenos Aires en el distrito político más importante.¹⁹⁵

Durante el año de 1891 fue que se comenzó a construir una cantidad alta de kilómetros de ferrocarril, con lo que se generaron diversos cambios, como preguntarse cuál sería la participación del Estado o el de actitud en el sector laboral que provocó dos huelgas, en las que una petición recurrente fue la jornada de 8 horas –demanda que será constante por aquellos años, recordemos que esa fue una de las peticiones de los huelguistas del Istmo–. Asimismo, la región que concentró el mayor crecimiento económico y social fue la región Pampeana (Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos, Buenos Aires y La Pampa).

Uno de los incentivos o condiciones que ofreció el Estado Argentino fue la solicitud de tierras; no olvidemos que todos estos países tenían una deuda pública muy grande, la

¹⁹⁴ La “Conquista del Desierto” es un periodo en donde Argentina, durante el último tercio del siglo XIX, se propuso eliminar definitivamente la línea fronteriza impuesta como un cordón de seguridad cortando el mapa de la Argentina a la altura del sur de la provincia de Buenos Aires, La Pampa y Neuquén. En esa zona dejaba en poder de los indígenas, toda la Patagonia y las zonas más productivas del centro del país (la región Pampeana). Su presencia impedía al Estado argentino la posibilidad de desarrollar el ferrocarril, las explotaciones mineras (carbón), forestales (bosques de coníferas), agrícolas y de ganado ovino, sectores sobre los que tenían especial interés las empresas británicas. Tanto como José Manuel Rosas, Julio Argentino Roca entre otros militares, iniciaron varias expediciones a dicha zona, en donde con el paso de los años lograron debilitar la resistencia de los indios. Las consecuencias de aquel suceso fueron la muerte de miles indios, pero el Estado argentino logró su objetivo: tener el control de la zona.

¹⁹⁵ Eduardo A. Zalduendo, *Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*, Buenos Aires, Editorial el Coloquio, 1975, pp. 320-321.

cual les impedía que ellos mismos construyeran sus ferrocarriles, por lo que el capital extranjero fue la opción más aceptable para generar dicho medio de transporte. Los países que veremos constantemente rivalizando por el control de las zonas serán Inglaterra y Estados Unidos, si bien a veces predominaba uno más que el otro. De ahí que los países latinoamericanos buscaron ofrecer ciertos “privilegios” para que los inversionistas se sintieran atraídos e invirtieran su capital, la propuesta argentina va en relación con esto.¹⁹⁶

Es importante decir que la oferta de tierras por parte de concesiones del ferrocarril fue una idea que venía desde 1862, principalmente con el objetivo de asentar población y desarrollar zonas agrarias para el futuro servicio que daría la vía férrea.¹⁹⁷ Sin embargo, los proyectos no se lograron concretar debido a que estaban ligados con la construcción del ferrocarril, la cual empezó hacer importante hasta el años de 1891, como ya se mencionó. Esto nos interesa señalarlo porque marca una gran diferencia con lo que sucedió en el Istmo de Tehuantepec, en donde las tierras fueron controladas por *la compañía Pearson* y ésta fue la única que determinó que se hacía con ellas; uno de los usos fue la construcción de Rincón Antonio como nueva población, pero realmente son pocos los ejemplos que se pueden mencionar donde se busque el crecimiento de la región, más bien el interés fue generar un puente comercial internacional, que beneficiaría sobre todo a las oligarquías y empresas internacionales.

Ahora bien, con respecto a Chile, tenemos el desarrollo de un sistema ferroviario que será controlado y generado por las oligarquías regionales, no por ello se debe entender

¹⁹⁶ Es importante destacar que no pretendemos decir que los estados latinoamericanos no participaran en la construcción de los ferrocarriles y todo los dejaran en manos del capital extranjero. Para mayores datos ver los trabajos de Sandra Kuntz, como *Empresa extranjera y mercado interno: el ferrocarril central mexicano, 1880-1907*, México, COLMEX, 1995.

¹⁹⁷ Teresita Gómez y Jorge Schvarzer, “Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860”, en Teresita Gómez, *et. al.* (compiladores), *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentino (1857-1940)*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, 2007, p. 12.

que exista una ausencia de capital extranjero; esto se logró a través del control que se hizo del Estado chileno. En otras palabras, lo que veremos en Chile es la creación de ferrocarriles que nacen para satisfacer las necesidades de un cierto grupo social – principalmente los mineros–, el cual pretendía “aplicar una política económica que tuviese como fin garantizar la racionalidad económica, la modernización del país o la mejora de sus gentes”,¹⁹⁸ la pregunta es cuánto se logró de todo ello.

Chile fue el primer país latinoamericano en tomar el control de los ferrocarriles en el año de 1850. El dato es importante porque permite contrastarlo con el caso de México, que lo hará hasta finales del siglo XIX.¹⁹⁹ Las acciones que compró el estado chileno fueron las del Ferrocarril del Sur (FCS) y el Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso (FCSV), lo que permitiría consolidar el poder que tenían los comerciantes, terratenientes y empresarios de la capital y del puerto, además de que consolidó la economía chilena. A partir de ello, trató de tener mayor control sobre los ferrocarriles existentes o los que se construirían después, para lo cual estableció una división del trabajo, es decir, en la región norte se permitió el capital extranjero sin muchas regularizaciones y en el sur, con un mayor proteccionismo, la competencia regional fue menor frente al mercado internacional. La única manera de lograr esto fue a través de un pacto con las oligarquías regionales, llamado “acuerdo de caballeros”, que determinó cuales serían “las áreas en donde el Estado invertiría y apoyaría

¹⁹⁸ Guillermo Guajardo Soto, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, UNAM, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.

¹⁹⁹ Eduardo Galeano hace una crítica al respecto: “Muchas décadas después al término de la segunda guerra mundial, cuando ya los ferrocarriles no rendían dividendos y habían caído en relativo desuso, la administración pública los recuperó. Casi todos los estados compraron a los ingleses los fierros viejos y nacionalizaron, así, las pérdidas de las empresas”. Si bien es cierto que la crítica tiene ciertos elementos negativos, no le podemos quitar la idea tan cierta de que muchas de las vías férreas terminaron siendo “fierros viejos”. Eduardo Galeano, *Las venas abiertas de América Latina*, México, Siglo XXI, 1997, p. 329.

a ciertos grupos y en otras donde dejaría la iniciativa en manos de capital privado”;²⁰⁰ las decisiones se tomarían entre los hacendados, el parlamento y el Estado. Con esto, las élites lograron mantener su origen y poder rural frente a los capitales extranjeros, logrando así una expansión de las relaciones comerciales, vinculando al país con la economía internacional, integrando los mercados regionales y locales en una estructura nacional.²⁰¹

Por otro lado, en el caso de Honduras me interesa resaltar un hecho en concreto: el intento por construir un ferrocarril que serviría de paso interoceánico para las mercancías entre Estados Unidos, Asia y Europa. Como podemos ver, es justamente el proyecto que México buscó por mucho tiempo en el Istmo de Tehuantepec, que se concretaría hasta 1907, pero también hay que recordar que la idea estuvo presente en varios países como Nicaragua o Panamá.

Los hondureños querían construir una vía férrea tomando como ruta el camino de mulas que ya existía desde la época colonial, el trayecto sería de “Puerto Caballos, [‘era un desierto pero hoy se perfila una hermosa ciudad’]²⁰² y luego de atravesar el llano de Sula y cruzar el río Ulúa, a la altura de la población de Santiago, continuaría por las márgenes del río Humuya y llegaría hasta el valle de Comayagua pasando por la ciudad del mismo

²⁰⁰ *Ibid.*, p. 46.

²⁰¹ Guillermo Guajardo concluye que este proceso terminó haciendo que el ferrocarril se despojara “de su carácter comercial y empresarial para erigirse como una tecnología de dominio público”. Es importante decir que se trataba de un dominio público que tenía más relación con los grupos altos que con los más bajos. *Ibid.*, p.198.

²⁰² En la época se decía que “hace poco que el ferrocarril era una ilusión y ahora se percibe que el comienzo de la obra es más probable. *Puerto Caballos era un desierto pero hoy se perfila una hermosa ciudad y por allí saluda el progreso europeo*”. La importancia de transformar una zona en algo más “moderno”, Puerto Caballos sufriría la misma suerte que Salina Cruz, es decir, la construcción de un ferrocarril siempre va implicar un cambio en el terreno por donde pasa, muchas de esas transformaciones son demasiado radicales pues, por decirlo de alguna manera, se necesita “cambiarle el rostro”. Eduardo Galeano dice al respecto: “Los grandes puertos de América Latina, escalas de tránsito de las riquezas extraídas del suelo y del subsuelo con destino a los lejanos centros de poder, se consolidaban como instrumentos de conquista y dominación contra los países a los que pertenecían, y eran los verdaderos por donde se dilapidaba la renta nacional. Los puertos y las capitales quería parecerse a París o a Londres, y a la retaguardia tenían el desierto”. Eduardo Galeano, *Ibid.*, p. 293 y la primera cita en Ethel García Buchard, “El ferrocarril interoceánico...”, *Ibid.*

nombre. Seguiría hacia el sur por la rivera del río Goascorán para concluir en el Golfo de Fonseca”.²⁰³ Las similitudes con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec son importantes: de entrada, ambos países buscan tener un paso interoceánico en un lugar conocido, principalmente que tuviera salidas al mar de un lado y del otro del país; sin embargo, la semejanza más importante es la de creer que con la construcción de dicho ferrocarril se lograría “el progreso”,²⁰⁴ meta importante para la mayoría de las naciones latinoamericanas de la época.

El significado real que tenía el ferrocarril para Honduras fue ante todo articular un mercado regional que se pudiera vincular con la economía mundial, esto a su vez permitiría que las regiones hondureñas se unificaran en un solo proyecto. Asimismo, se buscó que Honduras se legitimara políticamente en todas las regiones, pues se sufría de cambios de presidente constantemente lo que generaba poca confianza en el capital extranjero. Pese a todos los esfuerzos que se hicieron por realizar el proyecto, sólo se construyeron algunos kilómetros que no pudieron concretar los objetivos que se tenían planeados, además de dejarle una deuda grande con diversos bancos.

En el caso de España, al igual que las regiones latinoamericanas, también vio en el ferrocarril una oportunidad de crecimiento económico, pero tenía claro que la construcción de un sistema ferroviario se podía lograr sólo adaptando el modelo que venía de Inglaterra. Es decir, el Estado español comprendió que la única manera de poder desarrollar vías férreas era tomando las condiciones que le presentaba su país. Una de las principales propuestas fue que el Gobierno se encargara de edificar el sistema férreo, en caso de no ser

²⁰³ Ethel García, *Ibíd.*

²⁰⁴ Trinidad Cabañas, presidente de Honduras, en 1853 decía: “No necesito indicaros las ventajas que reportará al Estado de una empresa de tanta importancia, porque está al alcance de vuestra acreditada ilustración el inmenso desarrollo que dará al comercio, á la agricultura, riqueza y civilización del país”. Estas palabras suenan similares a las que Porfirio Díaz decía cuando se comenzaron a construir los ferrocarriles en México, ver epígrafe del capítulo uno de esta tesis. *Ibíd.*

posible, se trataría de que los objetivos de las empresas tuvieran relación con los intereses públicos; al igual que Chile, Argentina o México, España también buscó que predominara el interés nacional y no sólo el extranjero.

Uno de los pasos importantes que realizó España en ese sentido fue el de darle ordenamiento al sistema férreo, a partir de legislar una Ley de Ferrocarriles que serviría como base para los diversos contratos que se generarían con las compañías. Ello permitió que se obtuviera las primeras líneas en los años de 1856, 1866, 1873 y 1896. De esta manera, los principales ferrocarriles de España fueron construidos en lugares donde había mayor concentración de población y con un crecimiento económico importante, como fue el caso de las zonas más industrializadas; en las regiones que no eran atractivas para el capital extranjero tuvieron que ejercer cierta presión para que el estado les ayudara con fondos.²⁰⁵

Por último, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue un gran proyecto que estuvo presente durante casi todo el siglo XIX por diversos gobiernos y empresarios que trataron de desarrollar una vía férrea, una línea de buques, una carretera con el fin de tener el puente comercial que conectara al Atlántico con el Pacífico. El proyecto se concretó hasta 1907 cuando concluyó la construcción financiada por *la compañía Pearson and Son Limited* y, con ello, para Porfirio Díaz se lograba un equilibrio entre los capitales norteamericanos y británicos, además, de poner a la vanguardia a México.

Detrás de todos los “grandes” logros existió, como hemos tratado de comprobar en este trabajo, una sociedad que experimentó los avatares del proceso modernizador, casi siempre con pérdidas y no con ganancias; y es que, a diferencia de Chile en donde las oligarquías impulsaron el ferrocarril, la vía del Istmo se hizo desde el centro y sólo algunos

²⁰⁵ Horacio Capel, “Ferrocarril, territorios...”, *Ibid.*

miembros de la élite regional lograron “engancharse” a ese caballo de acero –los cambios de estaciones no siempre apoyaron los intereses comerciales regionales, como en la zona pampera–. La pérdida de tierras y las malas condiciones de trabajo son afectaciones que vivieron muchos sectores del istmo, pero todo es justificable en aras del “bien común”. Esa fue la sociedad del Istmo que, al igual que la del centro y las élites regionales, vio pasar “el caballo de acero”, sólo eso parece haber obtenido de él.

Si bien en la presente tesis hemos hablado sobre todo de las consecuencias negativas que trajo el ferrocarril, no está de más mencionar algunos de sus beneficios. Uno de los principales fue el desarrollo que se dio a ciertos cultivos como el azúcar, el café y el tabaco, además, de un aumento en el comercio de madera que se utilizaba como combustible y durmientes para el ferrocarril.²⁰⁶ Asimismo, las fuentes de empleo fueron bastante amplias para los individuos de la región, pese a que se trajeron muchos trabajadores chinos; además, una cuestión importante fue la incorporación de las mujeres al trabajo, principalmente en actividades domésticas, como fue planchar y lavar o bien estar en los hospitales que se construyeron a lo largo de la línea. Pero quizá el mayor logro fue el de poner al Istmo de Tehuantepec en el contexto internacional, ya que fue un imán para atraer a comerciantes, empresarios, políticos, empleados, entre otros, de diversas nacionalidades que hablaban sobre las ventajas de la región; lo que sirvió como beneficio para que ciertas zonas lograran un desarrollo bastante aceptable como San Gerónimo Ixtepec o Salina Cruz.

En conclusión podemos decir que los ferrocarriles fueron la oportunidad que tuvieron los países latinoamericanos para lograr el tan anhelado “progreso”, sin embargo, representó todo un reto llevar a cabo aquella labor sin que se recurriera al capital

²⁰⁶ Armando Rojas, *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje comercial del comercio del mundo? 1893-1913*, tesis de doctorado en historia, México, UAM-Iztapalapa, 2004, p. 73.

extranjero; pese a las medidas que buscaban el desarrollo regional de las zonas, muchos de estos países sólo vieron el crecimiento de una que otra zona, sobre todo donde se concentró dinero del extranjero, pero la mayoría siguió siendo igual o más pobre que antes de que viniera a pastar “el caballo de acero”.

Creemos que este primer acercamiento en torno a la problemática de la sociedad del Istmo y su relación con el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue importante, pues se trata de una perspectiva poco estudiada. Sin embargo, estamos conscientes que aún falta ahondar en algunas temáticas como son las condiciones que tenían los trabajadores de la vía antes y después de la huelga; sobre la manera en que se vendían y compraban las tierras y cuánto era el valor de las mismas, o bien, hacer una investigación sobre otras estaciones para tener un panorama más amplio sobre las respuestas de la sociedad ante ese nuevo reto que les representó *el caballo de acero*. El camino aun es largo, pero espero que los interesados en el tema desde la perspectiva social, encuentren en esta investigación un punto de partida para comprender como la sociedad experimentó ese arribo de la modernidad.

Por último, una canción actual llamada *Tren de la Alegría*, en uno de sus párrafos define, a mi parecer, la situación de la sociedad del Istmo al ver pasar el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: “Viejo tren de la alegría quien supiera a donde vas por más que anhelen tus vagones en ellos ya no hay razón ni para mi un lugar”.²⁰⁷

²⁰⁷ Paté de Fuá, Tren de la Alegría.

Anexo 1

El nuevo contrato del Ferrocarril de Tehuantepec²⁰⁸

El Diario Oficial ha publicado el texto de un contrato celebrado entre la Secretaría de Comunicación y los Sres. Pearson Son Limited, modificando la concesión del 6 de junio de 1900, relativa al Ferrocarril de Tehuantepec.

La sociedad encargada de explotar la citada vía férrea y los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, tendrá en lo sucesivo la denominación de “Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec”, quedando comprendidos en el objeto de la sociedad el telégrafo que está anexo al camino de hierro, los talleres, edificios, etcétera, y también los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, como existen en la actualidad ó como se construyan y existan en lo futuro, juntamente con sus canales de entrada, dársenas, diques, etc.

El capital de la Compañía es de \$ 5.000, 000; cada socio entrará en la caja social el día 1 de julio de 1903 la cantidad de \$ 500 el resto, hasta completar la suma de \$ 5.000, 000, será entregado cuando sea necesario y á medida que lo sea.

En consideración á que las pérdidas si las hubiera, serán divisibles por mitad entre el Gobierno y los contratistas, y que las utilidades serán para el giro y los negocios de la Compañía del Ferrocarril, serán proporcionados por partes iguales por el Gobierno y los contratistas. Estos, siempre que lo requieran aquel giros y negocios, pondrán en el Banco en que ambos hayan convenido, al crédito de la Compañía del ferrocarril, la suma que sea en su opinión necesaria para aquellos fines, y el Gobierno, dentro de los treinta días siguientes á aquel en que los contratistas hayan dado aviso de haber entregado en el Banco la cantidad

²⁰⁸ *El Economista Mexicano*, 5 de julio de 1902.

expresada, entregará la suma igual en el mismo establecimiento al crédito de la Compañía del Ferrocarril.

El término de la sociedad es de 51 años, que comenzarán a contarse desde el 1 de junio en curso.

La Compañía tendrá su domicilio principal en la Ciudad de México, y llevará su contabilidad en territorio mexicano.

Los contratistas tendrán el derecho el derecho de dar por rescindido el contrato, siempre que resulte una pérdida de \$ 4.000, 000 ó más en moneda mexicana.

Además si como consecuencia de alguna disposición del Gobierno, el contrato sobre obras en los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz no se ejecutará dentro del término que el mismo contrato establece, los contratistas tendrán el derecho de rescindir dicho contrato ó de que el Gobierno pague á la Compañía, durante el término de la suspensión, las pérdidas que aquélla tuviera en la explotación, así como el interés sobre las deudas contraídas en los bonos emitidos y que estén pendientes de pago.

El Gobierno tendrá derecho de exigir la rescisión del contrato: Por no proporcionar la Compañía la parte del capital con que debe contribuir; por traspasar la Compañía el contrato, sin previa aprobación del Ejecutivo de la Unión; por cualquier acto de carácter delictuoso; en caso de que la Compañía haya perdido \$ 5. 000, 000; si la Dirección de la Compañía llevase á cabo algún contrato cuyos objetos directos sean limitar o impedir el tráfico general.

El Gobierno de la República ejercerá su inspección en tanto sobre la parte material y técnica del Ferrocarril y el puerto, como sobre todo lo concerniente á su administración y contabilidad.

La Compañía del Ferrocarril fijará las tarifas para el tráfico local, no pudiendo exceder de los precios siguientes, á menos que sea autorizada por la Secretaría de Comunicaciones:

Por transporte de pasajeros, por cada kilómetro o fracción recorrida:

Primera clase..... Cuatro centavos

Segunda clase..... Tres centavos

Tercer clase..... Dos centavos

La cuota mínima por cada persona, por cualquiera distancia, es veinticinco centavos.

A cada pasajero se librarán, por lo menos, cincuenta kilogramos de equipaje, en pasaje de primera clase, treinta en el de segunda y quince en el de la tercera.

La Compañía del Ferrocarril podrá suprimir cualquiera de las dos primeras clases en el transporte de pasajeros, mientras el tráfico no requiera las tres, á juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Por el parte de cada tonelada de mil kilogramos de mercancía, por cada kilómetro de distancia:

Primera clase..... Ocho centavos

Segunda clase..... Siete centavos

Tercer clase..... Seis centavos

Cuarto clase..... Cinco centavos

Quinta clase..... Cuatro centavos

Sexta clase..... Tres centavos

Los portes serán siempre proporcionados a las distancias, computándose las fracciones de diez en diez kilogramos para carga en tren de mercancías, y de cinco en cinco kilogramos para carga en tren de pasajeros.

Toda fracción de kilómetro se contará por kilómetro entero, en el concepto de que toda distancia de menos de quince kilómetros, se considera como de quince kilómetros.

La Compañía del Ferrocarril no tendrá obligación de recibir menos de cincuenta centavos por cualquier cantidad de porte, cualquiera que sea la distancia.

Por los dos primeros días de llegadas las mercancías, éstas no pagarán nada.

Por los primeros cinco días siguientes á los expresados, se cobrará razón de un centavo diario por cada cien kilogramos o fracción de cien kilogramos.

Por cada día más y por cada cien kilogramos o fracción de kilogramos, tres centavos.

Los metales preciosos y objetos de valor pagarán el doble de las cuotas anteriores, por cada doscientos pesos o fracción de doscientos pesos.

La Compañía del Ferrocarril podrá cobrar, además, lo que fuera preciso por gastos de recibo y entrega en los almacenes.

El cobro de telegramas no podrá exceder de los siguientes:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, dirección y firma, que se trasmita á una distancia de cien kilómetros, quince centavos.

Por cada diez kilómetros de distancia o por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras palabras, se pagará la parte proporcional á quince centavos, por diez palabras en cien kilómetros.

Tráfico local, para efecto de este artículo, es todo el que se haga entre cualquier punto del Ferrocarril de Tehuantepec, excepto el que se verifique entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, y tenga por objeto embarcar las mercancías o pasajeros. El tráfico en este caso será de tránsito.

Las tarifas de mercancías nacionales serán diferenciales, de base decreciente, por secciones, y se establecerán de acuerdo entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, atendiendo á la distancia recorrida, á la procedencia, destino y clase de mercancías. El decrecimiento comenzará á los cien kilómetros.

La Compañía del Ferrocarril establecerá tarifas de tránsito. Si las tarifas establecidas fueran demasiado elevadas y no permitiesen el desarrollo del tráfico de tránsito en toda la extensión de que sea susceptible, el Gobierno tendrá el derecho de requerir a la Compañía para que reduzcas esas tarifas, siempre que los gastos de explotación fueran menores del 57

½ % del producto bruto del ferrocarril y puertos; en caso de serlo, la Compañía esta obligada á poner en observación la tarifa reducida de tránsito.

Las tarifas generales de transito regirán para los productos nacionales destinados a la exportación.

La Compañía esta autorizada en sus conexiones en líneas marítimas de ferrocarriles, para que se establezca en el tráfico de tránsito una tarifa especial directa del punto de remisión al de final destino, recibiendo ella un tanto por ciento sea diferente en cada caso de conexión.

Respecto a la distribución de efectos en las seis clases de la tarifa de mercancías, los cereales se consideraron siempre en la sexta clase, los rieles y materiales para la construcción de ferrocarriles gozaran, además, de una rebaja de 30% sobre la tarifa de sexta clase; la tarifa de carbón de piedra será de un centavo y medio la tonelada y por kilómetro, siempre que sea en carro por entero y destinado al consumo nacional.

La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la mas perfecta igualdad, no pudiendo concederse a nadie ventaja que no se conceda a todos los que se hallen en las mismas circunstancias.

El gobierno gozará de las franquicias en el transporte de tropas, municiones, caballos, mulas, víveres, etc. L compañía podrá importar libre de derechos, los útiles, materiales, vehículos, etc., destinados a la construcción, la explotación y la conservación del ferrocarril, los puertos y los servicios inherentes.

Para los gastos que exijan los materiales, objetos y obras mencionadas en el artículo 28, la Compañía del Ferrocarril queda autorizada para tomar dinero á préstamo, consignado ó dando la garantía los productos del ferrocarril y puertos.

Los prestamos que, conforme al artículo anterior, contrajera la Compañía del Ferrocarril dentro de los primeros siete años contados desde el 1 de julio actual, tendrá un interés máximo un 6 % anual y serán rembolsados en un periodo de cuarenta años, que correrán desde el 1 de julio de 1903, ó desde otra fecha que se convenga, por lo que se le hace a los prestamos contraídos antes de aquellas fechas, ó desde que se contraigan, si fueran contraídos con posterioridad. El reembolso se hará por medio de una cantidad fija que comprende el capital y los intereses. Los términos y condiciones de la emisión y de la forma de los bancos serán objeto de futuros arreglos entre el gobierno y el contratista.

Los préstamos que la Compañía contrajera, después de los siete años expresados, tendrán un interés que no excederán del 6 % anual y un fondo amortización compuesta de una cantidad igual al 1 % de la totalidad del préstamo, y de otra cantidad igual a los intereses anuales que hubieran sido pagados sobre los bonos amortizados, si ellos estuvieran pendientes de pago, serán entendidos al tipo que el Gobierno determine. Si los contratistas no estuvieran de acuerdo con los términos fijados por el Gobierno para estos prestamos, solicitarán de él que suministre el dinero pedido por la Compañía del Ferrocarril, en los términos que lo ofreció éstos; si el Gobierno no fija el interés ni el precio á que él empresito debe contraerse y no apruebe la forma de los bonos que deben emitirse para realizarse el préstamo, todo dentro de tres meses de haber la Compañía del Ferrocarril dándole noticia de la necesidad de los fondos para los fines antes expresados, ó si en caso de que los contratistas hubieran estado en desacuerdo sobre los términos fijados por el

Gobierno, éste no suministro a dicha compañía el dinero dentro de los tres meses contados desde que los contratistas comunicaren aquel de su desacuerdo, entonces los contratistas están autorizados para rescindir este contrato o para que ellos, como administradores de la sociedad, fijen el tipo de interés, el precio de la emisión y la forma del bono, y para que proceda sin decisión a realizar el empresito requerido, sin que la autorización para fijar la forma del bono signifique que pueda contraer obligaciones más amplias o gravosas de las que expresa este artículo.

El Gobierno tendrá derecho de contraer empresitos por su cuenta, dando en garantía sin derecho de propiedad en el ferrocarril y puertos, los derechos a que se refiere el artículo 88, y la parte de utilidades que le corresponda al párrafo VI del artículo 98, pero todo contrato celebrado por el Gobierno se entenderá por subordinado al presente, á los derechos que establezca a favor de los contratistas, y á los prestamos, conforme a este artículo, haya contraído o contraiga la Compañía de Ferrocarril, dando en garantía los productos del ferrocarril y puertos.

La Compañía tiene derecho a establecer un servicio marítimo en el Pacífico, en el Golfo de México y el Atlántico, para que se haga el tráfico á lo largo de las costas de la República y de los puertos de cualquier otra nación con la cual convenga extender el tráfico.

Se formara un fondo con los productos del ferrocarril y de los puertos cuyo fondo se distribuirá de esta forma: I) Gastos de Administración y explotación, reparaciones, etc. II) Pago del fondo de amortización y de los intereses de los prestamos que se contraigan III) Pago al Gobierno y a los Contratistas de un interés del 5 % anual sobre el capital con el

cual se haya contribuido. Este interés comienza á correr sobre las cantidades que los socios entreguen á la Compañía para formar el capital desde que hiciera la entrega. IV) Rembolso de la compañía de las sumas que haya perdido durante los años precedentes cargo al capital social. V) Interés de 5 % anual sobre el capital empleado en las obras ejecutadas en Coatzacoalcos para dar al canal diez metros de profundidad.

El sobrante se dividirá entre el Gobierno y los Contratistas en la proporción siguiente: Durante los primeros treinta y seis años el 75 % pertenecerá al Gobierno, y el resto a los contratistas; en los cinco años siguientes á los treinta y seis acabados de mencionar, el 68 ½ % se aplicará al Gobierno y el resto a los Contratistas; en los cinco años anteriores, 72 ½ % pertenecerá al Gobierno y el 27 ½ % a los Contratistas; en los últimos cinco años, el 76 ½ % pertenecerá al Gobierno y el 23 ½ % a los Contratistas.

El Gobierno se obliga a no otorgar ninguna concesión, hasta que finalice la sociedad, para construir o explotar ferrocarriles o puertos dentro de una zona de 50 kilómetros a cada lado de las obras incluidas en el contrato. Igualmente se obliga a no autorizar a las líneas del ferrocarril que conforme á sus concesiones, tenga ahora o en lo futuro el derecho de enlazarse con el Ferrocarril de Tehuantepec, o de hacer correr sus trenes por él, para que establezca tarifas de tránsito desde el golfo de México hasta el Pacífico o viceversa, siempre que para este tránsito tenga que usar el Ferrocarril de Tehuantepec.

Para cubrir los gastos que desde el primero de julio actual, exijan las obras de mejoramiento y construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, mencionada en el artículo 7º transitorio, se invertirán los productos que el expresado ferrocarril tenga hasta el

30 de junio de 1903, y lo que aun deberían enterarse por los socios para completar el préstamo de \$ 3, 500, 000. Lo que faltare para conducir las referidas obras de mejoramiento y construcción, así como los gastos de explotación hasta el 30 de junio de 1903, será pagado por los dos socios por mitad, a título de préstamo pero sin que tengan obligación de suministrar una suma, que incluyendo los... [sic] \$3, 500, 000, los socios harán la caja de la sociedad de los enteros que correspondan en los términos que ulteriormente convengan. Todas las cantidades así enteradas constituyen un crédito a cargo de la sociedad.

Desde el 1 de julio de 1903, los gastos de explotación y conservación del ferrocarril y el servicio de intereses de las deudas contraídas, serán a cargo del capital social.

El préstamo de \$ 3, 500, 000 á que se refiere el artículo 1° transitorio, y los nuevos que los socios hagan a la Sociedad conforme al artículo 3°, estarán sujetos a las reglas siguientes:

- I) El día 1 de julio actual la Sociedad emitirá a cada uno de los socios certificados o pagares por la orden por las cantidades que ellos les hubiera prestado, y en lo sucesivo por la cantidad que le presten. Dichos certificados o pagares se redactarán en forma en que ulteriormente convengan los socios, y serán firmados por el Administrador y Tesorero de la Sociedad.
- II) Las cantidades prestadas tendrán un interés de 6 % anual que correrá desde el día en que se hubiera hecho el entero.
- III) Dentro de un término que concluirá el 1 de julio de 1903, ó en otra fecha que se convenga la sociedad emitirá bonos garantizados con los productos

del ferrocarril y puertos; los socios convendrán ulteriormente sobre el monto de los bonos que serán de emitir y las condiciones de la emisión.

- IV) Estos bonos estarán sujetos á lo que se establece el artículo 58 del presente contrato.
- V) Los certificados o pagares mencionado en el párrafo II de este artículo, u los intereses vencidos y que se venzan hasta la amortización, serán pagados a la par con el producto de los bonos que se emitan conforme a los párrafos anteriores.

La Compañía continuara, hasta su conclusión, las obras de mejoramiento y constitución del Ferrocarril de Tehuantepec que los contratistas tendrán a su cargo hasta el día 30 del pasado mes de junio.

Anexo 2

Relación de propiedades expropiadas a particulares para el ferrocarril (1898).²⁰⁹

Haciendo investigación sobre las escrituras de solares y terrenos comprados en Tehuantepec para este ferrocarril, el Admor. [sic] de la Aduana Marítima de Salina Cruz me dice con fecha del 20 del actual, lo que sigue:

“En contestación á la atenta nota de V. Fecha de ayer, tengo el honor de remitir con el presente una relación de los propietarios de fincas y solares a quienes en épocas pasadas pagadas los valores de las mismas por orden que esta Aduana recibió de la Secretaría de Hacienda, no haciendo las con las escrituras porque, según puede V. Ver en la cópia del oficio que también acompaño, fueron remitidas á la Tesorería General.”

El oficio á que hace referencia así como la relación, son la siguiente:

“Al margen un sello que dice: República Mexicana-Aduana Marítima de Salina Cruz.- N. 254.- a la Sección 4º.- Meso 4º- Remite 57 escrituras de fincas expropiadas para el Ferrocarril de Tehuantepec, que sirven de comprobantes a la cuenta de esta Aduana correspondiente al mes de octubre pmo. pdo. Con sus correspondientes valores y planos, tengo la honra de remitir a esa Tesorería Gral. Cincuenta y siete otorgados á favor del Supremo Gobierno, de las fincas y solares expropiados en esta Ciudad para el establecimiento del Ferrocarril Nacional Interoceánico de Tehuantepec; cuyas escrituras sirven de comprobante a las partidas de Egresos Nos. 42 y 45 de la cuenta de esta oficina, correspondiente al mes de octubre pmo. pdo., que remite igual á esa Tesorería.- Libertad y Constitución [,]Tehuantepec [,] Noviembre 8 de 1889.- El Admor.- A Pineda, Rúbrica.- Al

²⁰⁹ Archivo General de la Nación, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, clasificación 2/38-1, 27 de julio de 1898.

tesorero General de la Federación.- México. Es copia, la certifico.- Tehuantepec Julio 20 de 1848.- Por el contador. El oficial.- E. Trigueros.- Rúbrica.”

“Relación de los propietarios de fincas y solares expropiados para el Ferrocarril Nacional Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, á quienes se paga el valor de sus propiedades en virtud de orden de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Nombre de los propietarios.	Valores de las fincas expropiadas y pagadas.
Pedro Chiñas	\$728.40
José Julián Carballo	686.27
Francisco Ruiz	542.50
Antonio Jacinto	279.00
Mariano Jacinto	106.00
Manuel Gutiérrez	43.73
Isabel Salvador	66.40
Domingo Valdivieso	7.60
Claudia Valdivieso	60.50
Paulina Jacinto	81.15
Asunción Castro	8.40
Juliana Pineda	56.10
Silvestre de la Rosa	39.20
Andrés Villalana	63.80
Ángel Cortés	<u>82.24</u>
	\$ 2951.29

Vicente Gutiérrez	52.48
Ursulino Reyna	41.20
Antonio Jiménez	163.08
Arcadia Jiménez	7.40
Luciana Valdivieso	47.40
Nemesio Jacinto	128.20
Marcelina Urbina	56.90
Guillermo Ramos	51.30
Timoteo Valdivieso	18.20
Gesencio Rojas	4.95
Quirino Marcelino	55.10
Manuel Villalobos	54.15
Cornelia Toledo	102.71
Gregorio Chiñas	153.25
Tiburcio Palacios	63.00
Nazaria Soriana	86.00
Gregorio Moran	199.00
Demetrio Monteros	53.00
Juana Salvador	3.48
Abraham Villalobos	103.62
Micaela Moran	34.35
Hilario Castillejos	31.00
Mariano Olvera	20.00

Reyes Martines	98.08
Maria Clara Gutiérrez	9.55
Feliciano Valdivieso	2.20
Urima Reyna	33.60
Homobona Villalobos	<u>83.00</u> \$4657.49
Dámaso Sánchez	159.94
Mariano Soza	33.00
Justo Mendoza	114.90
Soledad Díaz	34.30
Eligio Palacios	97.96
Magdalena Díaz	193.90
Toribia Hernández, Isidro Vázquez, Antonio	<u>350.12</u>
Salinas, Mariano Hernández, Casario García,	Total.....\$5647.61
Santiago Cortés y Domingo Cortés.	

En copia, lo certifico.- Tehuantepec, Julio 20 de 1898.- Por el contador. El oficial.-
E. Trigueros.- Rúbrica”.

Lo que tengo honor de comunicar á V. Suplicándole que si es posible y á bien lo tiene, se digne recabar de la Tesorería Gral. Las escrituras y planos—que se mencionan para conservar aquí en el Archivo de la Contaduría, para poderlos consultar en caso necesario y poder presentar prueba judicial en caso dado.

Libertad y Constitución Coatzacoalcos, Julio 27 de 1898, Secretaria de Comunicaciones, México.

Anexo 3

Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril [Nacional de Tehuantepec]²¹⁰

Documento 1

Telegrama

Núm. 24 De Coatzacoalcos el 15 de abril de 1903

Recibido en México 3853850 Pd

H.D. H.R. T.

445 446 9

Sr. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. Adjuntamos a copia del acta levantada de ayer en la población. “Patria y Libertad. El Presidente de Unión de Mecánicos Mexicanos Suc. No. 6 R. S. Gallinar, en sesión general del día 14 del presente á las 11 h 20 m a.m. reunidos todos los obreros del taller del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en la casa del Sr. Jesús Mendoza, Socio de la Unión de Mecánicos Mexicanos bajo la presencia del socio Ramón S. Gallinar con asistencia de once socios: tomó la palabra el Sr. Presidente dijo: se protestará contra cualquier acto sedicioso que hubiese contra cualquier empleado o interés del ferrocarril y el que infrigiere será único y exclusivo responsable de sus actos. Acordados que los fogoneros del tráfico eran independientes y absolutos en su modo de proceder, que no habiendo tenido un arreglo que conveniese a los obreros de ésta y de Rincón Antonio se habían suspendidos los trabajos, pero que nadie pidiese sus fondos en término de ochos días que al fenecer dicho plazo si no ha resultado [por] “la Empresa” nada favorable que podían separarse para poder ganarse la vida honrosamente como hasta la presente lo habían hecho, encargando al Mayor orden y buena conducta procurando lo

²¹⁰ Archivo General de la Nación, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, clasificación 1903/2/673-1, 1903.

menos posible transitar por los talleres y divisiones del Ferrocarril. Por unanimidad quedo aprobada que en caso que la Empresa quiera un arreglo, se le exigirá las clausulas siguientes:

1ra. Que a todos se les den sus respectivos trabajos y que al separar cualquiera será con causa justificadas. 2a. Se trabajaran las 59 horas a la semana como de costumbre y los domingos las 8 horas. 3a. Harán un aumento sobre el sueldo de todos del 10 % para los de esta y 15 % en Rincón Antonio. 4a. Que todo individuo que sea llamado a trabajar fuera de las horas ordinarias se les dará el 50 % más sobre sueldo como ha sido costumbre. 5a. Los nocturnos trabajaran 15 horas y tendrá el 10 % más al que ha sido costumbres hacerles. Se dio lectura a la presente acta y se levantó la sesión á las 12 h 25 m del día. Firmado todos de conformidad, Unión y progreso. Coatzacoalcos abril 14 de 1903". El presidente R. S. Gallinar. Ausencia del Srio., el Pro- Secretario.

Documento 2

Telegrama

Núm. 8 De Coatzacoalcos el 15 de Abril de 190

Recibido en México 60----1200 Rego Pd

H.D H.R. T.

Vía

10:15am 10:30 am

Sr. Secretario de Comunicaciones

Urgente

Desde el lunes vimonos obligados a suspender trabajos en talleres [del] Ferrocarril [de] Tehuantepec por aumento [de] horas [de] trabajo y rebaja [de] sueldos sin causa justificada; [que la] Compañía trata de crearse dificultades que más tarde pueden servirle de excusa en malos resultados notorios en [la] reconstrucción [del] Ferrocarril. Entendemos

[que los] fogoneros encontrase [en] iguales circunstancias. El presidente de la Sociedad de Unión de Mecánicos de la sucursal N° 6.

Ramón S. Gallenar [sic.]

Nota: Con timbre de ley 9-Jo.-

Documento 3

Telegrama

Núm. 3 De Coatzacoalcos el 18 de Abril de 190_____

Recibido en México 15----- of----- 1.50

H. D. H. R. T.

Vía_____

10:25 a.m. 12:00 p.m. R.

Sr. Ángel Peimbert

4ª. Calle del Pino xx [sic.] 12

Huelga sigue en toda la línea estas autoridades cuidan el orden. Tráfico carga totalmente interrumpido.

Moyano

In-Jo., Posc---114.

[Reverso]

Documento 4

Abril 17/ 903

Dígase por telégrafo al Gobierno de Veracruz [que se] tiene conocimiento esta Sría. [de] todos los maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se han declarado en huelga estando interrumpido el tráfico de cargo. Si es cosa necesaria se sirva dar sus órdenes para ejercer vigilancia y evitarse trasladarse el orden público:

Telegrama

Núm. 11638

Abril 17-903

Al gobernador del Gobierno de Veracruz

Tiene conocimiento

Jalapa

[G. vep.] Ferrocarril Nacional de Tehuantepec participa: es esta Sría. que todos los maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se han declarado en huelga estando interrumpiendo el tráfico de cargo.

En caso necesario, sírvase V. dar sus órdenes para ejercer y evitarse transitarme el orden, rúbrica.

Telegrama

Núm. 11639

Abril 17/ 903

Al Gobernador del Estado de Oaxaca

[Igual al de arriba]

Documento 5

Telégrafos Federales

Mensaje Oficial

Núm. 10

De Oaxaca el 17 de abril de 1903

Recibido en México 58 of 4.64

H. D. H. R. Te

Vía _____

7:50 7 R.O.

C. Sres. de Estado y del Desp. a de Comunicaciones y Obras Públicas.

Enterado de su telegrama con fecha de hoy ya se libran a los jefes políticos de Tehuantepec y Juchitán las ordenes conducentes pa[ra] ejercer vigilancia y evitar se trastorne el orden público con motivo de la huelga de los maquinistas del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y se les pide informe por esta vía sobre el hecho de que se trata.

Emilio Pimentel [Rúbrica]

Documento 6

Telegrama

Núm. 5 de Coatzacoalcos el 20 de abril de 1903

Recibido en México 63 6.30 hrs.

H. D. H. R. T. V.

Vía _____

9:10 a.m. 9:42 R. Sa

Sr. Ministro de Comunicaciones sin contestación á proposiciones, respuestas hechas a Compañía Pearson ni corregir que esta liquide cuya indecisa situación acarrea perjuicios a intereses nacionales a nuestra corporación, respetuosamente suplicamos su mediación para pronta terminación de este asunto aceptando cualquier arreglo que Vd. haga y que seguro estará basado en Justicia. El presidente de la Sucursal No. 6 de la Unión de Mecánicos Mexicanos.

R. S. Gallinar [Rúbrica]

Abril 26/ 903

Sirva informar a la Compañía [Se indica lo que hará]

Documento 7

Teniendo conocimiento esta Secretaría de que entre los maquinistas, fogoneros, empleados del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, ha ocurrido una huelga quedando

interrumpido el tráfico, esta misma Secretaría ha cordado informe V. desde luego sobre el particular, manifestando cuales son las medidas y providencias dictados por esa Compañía para prevenir el [sic] más señalado.

México abril 21/ 903

Al R. de los adminis[tra]dores del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec

Lic. Velasco Presente.

Documento 8

Telégrafos

Núm. 22 De Coatzacoalcos el 20 de abril de 1903

Recibido en México 30/.30 copas

H. D. H. R. T. N.

Vía _____

2 p.m. 5:13 p.m. R. S.

Srio. Comunicaciones

A las dos de la tarde hoy nos pagaron faltando a casi el cincuenta por ciento de operarios día y horas trabajos en pago. Esperando respetuosamente sus instrucciones.

El Presidente.

R. S. Gallinar.

Documento 9

Telégrafos Federales

Mensaje Oficial

Núm. 17

De Oaxaca el 20 de Abril de 1903

Recibido en México 79/op 6.32

H. D. H. R. TCO.

Vía_____

1 p.m. 2:30 p.m. R. An

C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas

En mensaje 18 del actual dice esta secretaría de este gobierno el Jefe Político de Tehuantepec [:]

“Infórmele con relación [al] mensaje [de] ayer, que la huelga de empleados refiérase [la] Secretaría de comunicaciones en su telegrama encuentrase punto [en] Rincón Antonio, Distrito Juchitán ofreciendo que ejerceré vigilancia en caso de que llegue hasta aquí, también manifestándole que en dicho punto existen 32 rurales federales”.

Hónrame transcribirlo a Ud. para su conocimiento, con su referencia a su atento mensaje de 17 del corriente.

Emilio Pimental

Documento 10

Núm. 6

De Oaxaca al 20 de abril de 1903

Recibido en México 64 off s.12

H. D. H. R. T. lo

Vía_____

1 p.m. 2:18 Rem

Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas

En mensaje del 18 del actual dice a la secretaría de este gobierno el jefe político de Juchitán [:]

“Enterado [del] telegrama fecha de ayer [que] recibí anoche he librado vía telegráfica ordenes conducentes [para la] conservación del orden por huelga de empleados [del] ferrocarril”

Y tengo el honor de transcribirlo a Ud. para su conocimiento con referencia a su atento mensaje relativo del 17 del corriente. Protestando mí distinguida consideración.

Emilio Pimentel

Abril 24/ 903 Recibido y Enterado.

Documento 11

Libro 36 Núm. de Reg. 9398

México, Abril 23 de 1903

Señor Secretario de Comunicaciones

Refiriéndome a su comunicación de 21 del corriente sobre la huelga ocurrida en el Ferrocarril de Tehuantepec tengo el honor de permitir a Ud. los telegramas que sobre ese negocio se han recibido de la oficina de Coatzacoalcos.

Protesta a Ud. mis respetuosas consideraciones.

Emilio Velasco

Documento 12

Coatzacoalcos, Abril 28 de abril de 1903

Señor Don H. P. Sturt

P[uen]te Alvarado 15

Contestando telegrama [del señor] Velasco sírvase decirle que puede informar [a la] Secretaría de comunicaciones que no ha habido ni tenemos huelga de maquinistas o fogoneros ni hechos teniendo interrupciones en el tráfico que todos los trenes tanto los de servicio público como los de construcción siguen sin interrupción. Lo único que ocurrió fue que el personal del taller se declaró huelga y que he dado parte al Sr. Body detalladamente

por carta y telegrama. En nada absolutamente se ha perjudicado el ferrocarril por este motivo pues muchos inútiles que serán remplazados sin dificultades actualmente sigue[n] el trabajo en los talleres de Rincón Antonio aunque con personal reducido y tenemos obreros nuevos en camino. La fundición en Coatzacoalcos empezará a funcionar pasado mañana. No tuvimos dificultades después del segundo día de la huelga todas las autoridades prestaron eficaz ayuda a la empresa y no hay ya necesidad de tener medios para prevenir mal. Los trabajos en toda la línea así como el servicio de trenes sigue satisfactoriamente habiéndose mejorado mucho la línea como lo demuestra [la] disminución en el número de descarrilamientos y la regularidad en la marcha de los trenes en comparación con la antepasada.

J. Glasgow.

Telegrama

Santa Lucrecia, Abril 20

J. B. Body

P[uen]te de Alvarado

Huelga en personal [del] taller fue motiva en parte por la traslación á Rincón Antonio, pues muchos quedaron causantes por ser inútil sus servicios causa ineptitud y en parte por haber Greaven ordenado que se cumpliese las horas del servicio, pues en vez de trabajar setentas horas solo trabajaba cincuenta y nueva a la semana. El tráfico no se interrumpió y en nada se ha perjudicado la construcción, pues [los] trabajos [quedaron] sin interrupción [,] únicamente quedo interrumpido el trabajo en kilómetro 17 por un solo día y haberse tenido que suspender por cuatro días el tren de carga de Coatzacoalcos [;] por haberse al principio[, los] fogoneros adheridos al movimiento pero luego desistieron y

desde [el] sábado todos los [de]más trenes de trabajo siguen en estado normal faltando solo parte del personal en los talleres que será remplazaron [por] personal nuevo de México de mejor clase véase mi carta 17 dando detalles [,] y hoy remitido por correo [el] informe de Greaven [,] al principio dice que los maquinistas harían que hacer pero me aseguraron que no tenían ninguna intención de asociarse al movimiento [,] por lo demás todo sigue bien, hoy voy a Coatzacoalcos.

J. Glasgow.

Documento 13

Enero de 1984

Se recibió en esta Secretaría el oficio de Ud. fecha de ayer, al que acompaña copia de los telegramas que sobre la huelga ocurrida en este ferrocarril han recibido de la oficina de Coatzacoalcos, habiéndose enterado esta misma Secretaría del contenido de dichos documentos.

México, abril de 1903

Al Representante de los administradores del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.
Licenciado Emilio Velasco.

Presente.

Documento 14

Deseando la “Unión de Mecánicos Mexicanos” de una manera correcta y pacífica arreglos a las dificultades que últimamente se han suscitado entre algunos de nuestros asociados y la compañía arrendataria del ferrocarril del Istmo hemos creído lo más oportuno y lo más halagüeño por los beneficios resaltados que esperamos obtener,

dirigimos a Ud. Sr. Ministro confiado la asociación en sus rectos principios de Justicia, su elevado criterio, preclaro talento y al efecto nombro en comisión para acercarse a Ud. a los señores Agustín Arenas, Melclizades Jiménez, Carlos B. Ballartet y Agustín Álvarez.

Estos señores que llenan las suficientes facultades para el arreglo del asunto, informarán a Ud. verbalmente de la situación y actitud de los huelguistas, así como de las intenciones que obligan para lo futuro.

Confiados como antes hemos dicho en las dotes que adornan a Ud. y seguros de su valiosa influencia con fe su falla para poner término a esta cuestión tan enojosa y que no se adapta al carácter de los de nuestro gremio que solo tratan por medio de su trabajo vivificar aún más la brillante marcha de paz y progreso que el actual Gobierno con sabiduría ha simentado [sic] en nuestra amada Patria.

No queriendo por un momento que se crea que tratamos de abrazar de una posición bien definida y delicada por tratarse contra extranjeros [sic], nos permitimos suplicar a Ud. el debido respeto Señor Ministro, se sirva en esta nueva ocasión, demostrar que todos sus actos se ajustan a la más estricta [sic] justicia que es solamente lo que solicitamos y en la que nos concederá una señalada gracia por la cual le vivimos agradecido como asociados y como patriotas.

Siendo propicia ésta oportunidad para ponernos a sus órdenes le protestamos las seguridades de nuestra atenta consideración y respeto.

“Unión y Progreso”

México abril 28 de 1903

Agapito Colunga
[rúbrica]

Francisco Flores
[rúbrica]

Feliz García
[rúbrica]

Carlos G. Groh
[rúbrica]

Manuel Lozada [Rúbrica] J. Izcad [Rúbrica] Victoriano Luján Lizardi [Rúbrica] Felipe Tapía [Rúbrica] Eulalio de Núñez [Rúbrica]

Pedro Ortega [Rúbrica] Luis Pérez [Rúbrica] Efren de la Sierra [Rúbrica] B. Petriz [Rúbrica] Eduardo Masa [Rúbrica]

Referencias documentales y Bibliográficas

Archivos consultados

AGN Archivo General de la Nación
Grupos documentales:
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas
Ferrocarril Nacional de Tehuantepec

AHNO Archivo Histórico de Notarias de Oaxaca
Grupo Documental:
Tehuantepec (1900-1901)

APEO Archivo del Poder Ejecutivo de Oaxaca
Grupo documental:
Secretaría de Gobernación

APD Archivo Porfirio Díaz
Grupo documental:
Años de 1899-1901, documentos sin clasificar

Hemerografía:

El Economista Mexicano

Bibliografía

Annino, Antonio “Ciudadanía versus gobernabilidad republicana en México. Los orígenes de un dilema”, en Hilda Sabato (coordinadora), *Ciudadanía política y formación de las naciones. Perspectivas histórica de América Latina*, México, FCE, COLMEX, FHA, 1999, pp. 62-93.

Ávila, Alfredo, “De las independencias a la modernidad. Notas sobre un cambio historiográfico”, en Erika Pani y Alicia Salmerón (coordinadores), *Conceptuar*

- lo que se ve. François-Xavier Guerra, historiador. Homenaje*, México, Instituto Mora, 2004.
- Bauman, Zygmunt, *Modernidad líquida*, México, FCE, 2003.
- Berman, Marshall, *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, España, Siglo XXI, 2008.
- Burke, Peter, *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*, España, Crítica, 2001.
- Candiani, Vera, “El lado oscuro del gran Desagüe de México: costos ecológicos y sociales en su entorno rural, 1608-1900”, en http://jacintapalerm.hostei.com/AMERICANISTAS_MEX_Candiani.pdf.
- Calderón, Francisco R., *Los ferrocarriles*, en *Historia Moderna de México, el Porfiriato, Vida Económica*, de Daniel Cosío Villegas (coordinador), México, Editorial Hermes, 1965.
- Capel, Horacio, “Ferrocarril, territorios y ciudades”, en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>.
- Carbó, Margarita, *La oligarquía*, en Enrique Semo (coordinador), *México, un pueblo en la historia*, vol. 3, México, Alianza Editorial, 1997.
- Carter, E. F., *Trenes*, Barcelona, ediciones Bayes, 1962. (Biblioteca Básica).
- Cérbulo Pérez, Víctor Martín, *et. al., ¿No oyes pitar el tren? Un acercamiento a la historia y la cultura de Matías Romero Avendaño, Oaxaca*, México, CONACULTA, Estado de Oaxaca, Honorable Ayuntamiento de Matías Romero Avendaño, 2006.
- Cerutti, Mario, “Ferrocarriles y actividad productiva en el norte de México, 1880-1910. Inversiones extranjeras y división del trabajo al sur del río Bravo”, en Carlos Marichal (coordinador), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, México, Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 1996, pp.159-192, (Fideicomiso Historia de las Américas, Serie estudios).
- Chassen, Francie R, *Oaxaca: Del Porfiriato a la Revolución, 1902-19111*, tesis de licenciatura en Estudios Latinoamericanos, México, UNAM, 1985.

- , “El boom minero, el auge económico y la crisis”, en Margarita Dalton (compiladora), *Oaxaca, texto de su historia*, t. IV, México, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990.
- , “Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución 1902-1911”, en *Revista Mexicana de Sociología*, UNAM, 1993.
- , *A Patron of Progress: Juana Catarina Romero, the Nineteenth-Century Cacica of Tehuantepec*, en *Hispanic American Historical Review*, Agosto, 2008.
- , *Oaxaca, entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur (1867-1911)*, México, Estado de Oaxaca, UAM-I, UABJO, 2010.
- Coronado Malagón, Marcela “Los zapotecos y el sistema ferroviario del Istmo”, en Emilia Velásquez, Eric Léonard (et. al., coordinados), *El Istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglo XVI-XIX)*, México, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, 2009.
- Coatsworth, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, crecimiento y desarrollo*, tomos I y II, México, Secretaria de la Educación Pública, 1976 (Sepsetenta, 271y 272).
- Connolly, Priscilla, *El contratista de Don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, México, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco, Fondo de Cultura Económica, 1997.
- Echeverría, Bolívar, *¿Qué es la modernidad?*, México, UNAM, 2009, (Cuadernos del Seminario Modernidad: versiones y dimensiones, 1).
- Esparza, Manuel, “Los proyectos de los liberales en Oaxaca (1856-1910)”, en Leticia Reina Aoyama (coordinadora), *Historia de la cuestión agraria mexicana Estado de Oaxaca*, vol. 1, México, Juan Pablos Editor, Gobierno del Estado de Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, Centro de Estudios Históricos del Agrarismo en México, 1988.
- Fuentes Díaz, Vicente, *El problema ferrocarrilero de México*, México, edición del autor, 1951.
- Flores Áviles, Roxana, *Concesión del Istmo de Tehuantepec*, tesis de licenciatura en ciencias políticas, México, UAM-Iztapalapa, 1999.
- Galeano, Eduardo, *Las venas abiertas de América Latina*, México, Siglo XXI, 1997.

- Garciadiego, Javier, “La modernización de la política”, en Belem Clark de Lara y Fernando Curiel Defossé (coordinación e introducción), *Revista Moderna de México (1903-1911), II Contexto*, México, UNAM, 2002.
- García Buchard, Ethel, « El ferrocarril interoceánico y la idea de progreso en el imaginario nacional hondureño del siglo XIX », Boletín AFEHC N°47, publicado el 04 diciembre 2010, disponible en: http://afehc-historia-centroamericana.org/index.php?action=fi_aff&id=2549.
- García Márquez, Gabriel, *Cien años soledad*, Portugal, Alfaguara, 2009.
- Garner, Paul, “La compañía Pearson y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1896-1907)”, en Romana Falcón y Raymond Buve (compiladores), *Don Porfirio presidente... nunca omnipotente. Hallazgos y debates, 1876-1911*, México, Universidad Iberoamericana, 1998.
- , *Porfirio Díaz. Del héroe al dictador. Una biografía política*. México, Ed. Planeta, 2003.
- Gómez, Teresita y Jorge Schvarzer, “Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860”, en Teresita Gómez, *et. al.* (compiladores), *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentino (1857-1940)*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, 2007,
- González, Luis, *El Liberalismo Triunfante*, en Josefina Zoraida Vázquez (*et. al.*), *Historia general de México*, vol. 3, México, El Colegio de México, 1977.
- Guajardo Soto, Guillermo, *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*, México, UNAM, Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007.
- , *Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, CONACULTA (Colección El centauro).
- Guerra, François-Xavier, *México: del antiguo régimen a la Revolución*, tomo I, México, FCE, 2003, (Sección de Obras de Historia).
- Guha, Ranajit, “La prosa de la contrainsurgencia”, en Saurabh Dube, *Pasados poscoloniales. Colección de ensayos sobre la nueva historia y etnografía de la India*, México, COLMEX, Centro de estudios de Asia y África, 1999.

- Hansen, Roger, *La política del desarrollo mexicano*, tr. Clementina Zamora, México, Siglo XXI, 1971.
- Hale, Charles, *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XIX*, México, Vuelta, 1991.
- Hernández Luna, Juan, “Prologo”, en Juan Hernández Luna y Fernando Curiel (prologuistas), *Conferencias del Ateneo de la Juventud*, 3ra. edición, México, UNAM, 2000.
- Katz, Friedrich, *La servidumbre agraria en México en la época porfiriana*, México, SEP, 1976.
- , *La guerra secreta en México. Europa, Estados Unidos y la Revolución Mexicana*, México, Ediciones Era, 2008, (Colección problemas de México).
- Krauze, Enrique, *Las doce riendas del poder*, en *Biografías del poder*, Tomo I, México, FCE, 1995.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercados internos, el ferrocarril central mexicano 1880-1907*, México, Colegio de México, 1995.
- , *La experiencia ferroviaria de México antes de la Revolución (1876-1910)*, en *Memorias del V encuentro nacional de investigadores del ferrocarril*, México, CNCA, 2002.
- Kuntz Ficker, Sandra y Priscilla Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Públicas*, México, El Colegio de México, El Colegio de Michoacán, Instituto Mora, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1999.
- Leal, Juan Felipe, *La burguesía y el Estado mexicano*, 17ed., México, Ediciones El caballito, 1972.
- , *Agrupaciones y burocracia sindicales en México, 1906/ 1938*, México, Terra Nova, Pinem, 1985.
- , *Del Mutualismo al sindicalismo en México: 1843-1910*, México, Ediciones El Caballo, 1991.
- Lempérière, Annick, “La formación de las élites liberales en México del siglo XIX: Instituto de Ciencias y Artes de Oaxaca”, en *Secuencia*, N. 30, México, Instituto Mora, sept.-dic. 1994.

- , “¿Nación moderna o república barroca? México 1823-1857”, en <http://nuevomundo.revues.org/648#bodyftn6>.
- Macedo, Pablo, *La evolución mercantil, comunicaciones y obras públicas, la hacienda pública. Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, 1989, (Clásicos de la economía mexicana).
- Machuca, Laura, “Las leyes de desamortización y su aplicación el Istmo de Tehuantepec”, en Carlos Sánchez Silva (coordinador), *La desamortización en Oaxaca*, Oaxaca, UAM, UABJO, 2007, (Colección del Bicentenario del Natalicio de Benito Juárez, 1806-2006).
- Menegus, Margarita, “La tradición indígena como escollo de la ideología liberal”, en Brian Connaughton (coordinador), *1750-1850: La independencia de México a la luz de cien años*, UAM-I, Ediciones del Lirio, 2010, (Bibliotecas de signos).
- Naufal, Georgina “La economía mexicana en la primera década del siglo XX”, en Belem Clark de Lara y Fernando Curiel Defossé (coordinación e introducción), *Revista Moderna de México (1903-1911), II Contexto*, México, UNAM, 2002.
- Ortiz Hernán, Sergio, *La luz de la locomotora (toma 1)*, en *Los ferrocarriles de México, como una visión social y económica*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.
- , *La rueda rumorosa (tomo2)*, en *Los ferrocarriles de México como una visión social y económica*, Ferrocarriles Nacionales de México, México, 1974.
- Overmyer-Velázquez, Mark, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, México, Estado de Oaxaca, UABJO, Congreso del Estado, Iberdrola Renovables, Fundación Iturribarria, 2010.
- Pérez Monfort, Ricardo, “La cultura durante el Porfiriato: modernidad y nacionalismo (1880-1900)”, conferencia dada dentro del ciclo *El Porfiriato. Una relectura*, 1 de junio de 2010.
- Polanyi, Karl, *La gran transformación*, México, FCE, 2010.
- Rabasa, Emilio, *La constitución y la dictadura. Estudio sobre la organización política de México*, Jorge F. Hernández (prologuista), México, CONACULTA, 2002.

- Rama, Ángel, *La ciudad letrada*, Henover, Ediciones del Norte, 1984.
- Reina, Leticia, “Los albores de la modernidad: El Ferrocarril de Tehuantepec”, Anuario VIII, Universidad Veracruzana, 343, 1991.
- , “Estados Unidos e Inglaterra en pugna por el Istmo de Tehuantepec”, Eslabones, número 2, julio-diciembre, 1991.
- , “Introducción” y “Los pueblos indios del Istmo de Tehuantepec. Recaudación económica y mercado regional” en Antonio Escobar (compilador), *Indio, nación y comunidad en el México del Siglo XIX*, México, CEMA y CIESAS, 1993.
- , “La zapotecoización de los extranjeros en el istmo de Tehuantepec”, Eslabones, número 10, diciembre, 1995.
- , “Las zapotecas del Istmo de Tehuantepec en la Reelaboración de la identidad étnica siglo XIX”, en XX Congreso Internacional LASA, Dirección de Estudios Históricos del INAH, 1997, Guadalajara, México. [<http://lasa.international.pitt.edu/LASA97/reinaoyama.pdf>].
- , “El impacto económico del ferrocarril de Tehuantepec y el poder de los zapotecas en la región” en *Identidad y prácticas de los grupos de poder en México*, siglos XVII-XIX, INAH, 1999.
- Reyes, Alfonso, “Pasado Inmediato”, en Juan Hernández Luna y Fernando Curiel (prologuistas), *Conferencias del Ateneo de la Juventud*, 3ra. edición, México, UNAM, 2000.
- , Antonio Caso, *et al.*, *Conferencias del Ateneo de la Juventud*, México, UNAM, 2001.
- Riguzzi, Paolo, *México, Estados Unidos y Gran Bretaña, 1867-1910: una difícil relación triangular*, en *Historia Mexicana*, 1992, XLI: 3.
- , *Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos, 1880-1914*, en Carlos Marichal (coordinador), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*, México, Fondo de Cultura Económica, Colegio de México, 1996, pp. 159-192, (Fideicomiso Historia de las Américas, Serie estudios).

- Rodea, Marcelo N., *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero, 1890-1943*, México, 1944.
- Rojas Rosales, Armando, “Transporte ferroviario en el Istmo de Tehuantepec, 1896-1913”, en <http://www.economia.unam.mx/amhe/memoria/simposio13/Armando%20ROJAS%20ROSALS.pdf>.
- , “Los trabajadores del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec”, en *Boletín del Archivo General de la Nación*, México, 1995.
- , *Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec 1894-1919*, tesis de maestría en historia, México, UAM-Iztapalapa, sin año.
- , *El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1913*, tesis de doctorado en historia, México, UAM-Iztapalapa, 2004.
- Roeder, Ralph, *Hacia el México moderno: Porfirio Díaz*, T. I, México, FCE, 1996.
- Rousseau, Juan Jacobo, *El contrato social*, México, Ediciones leyenda, 2006.
- San Juan Victoria, Carlos y Salvador Velásquez Ramírez, *El Estado y las políticas económicas en el Porfiriato*, en Ciro Cardoso, *México siglo XIX*, México, Nueva Imagen.
- Saraiba, María de los Ángeles, “Proceso modernizador en el Istmo Veracruzano 1900-1921”, tesis de maestría en Historia, UNAM, 2000.
- Sierra, Justo, *Evolución Política del Pueblo Mexicano*, prólogo de Alfonso Reyes, México, Editorial Porrúa, 1986.
- Thorup, Cathryn, *La competencia económica británica y norteamericana en México (1887-1910). El caso de Weetman Pearson*, en *Historia Mexicana*, XXX: 4 (124) (abril-junio).
- Valadés, José C., *El Porfirismo, historia de un régimen, el crecimiento I*, tomo II, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987, (Nueva biblioteca mexicana, 64).
- Vallejo y Ortega, José Mariano, *José Mariano Vallejo y Ortega (1779-1846) y su explicación del Sistema Métrico Decimal*, <http://www.adurcal.com/enlaces/mancomunidad/guia/persohisto/vallejo/index.htm>.

- Van Hoy, Teresa, *A social history of Mexico's railroads. Peons, Prisoners, and Priests*, Lanham, (Maryland), Rowman & Littlefield, 2008.
- Vasconcelos, José, *Ulises Criollo*, México, UNAM, 2007.
- , "Como debe ser el gobierno del porvenir y por qué el corralismo no puede desempañoarlo", en Susana Quintanilla, *Nosotros, la juventud del Ateneo de México. De Pedro Henríquez Ureña y Alfonso Reyes a José Vasconcelos y Martín Luis Guzmán*, México, Tiempo de Memoria-TUSQUETS, Circulo Editorial Azteca, Proyecto 40, 2008.
- Velázquez, Emilia, *et. al.* (coordinadores), "El Istmo decimonónico: grupos y redes sociales ante el proyecto de integración nacional liberal", en *El istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XIX)*, México, CIESAS, IRD, 2009,
- Vera, Héctor *A peso el kilo. Historia del sistema métrico decimal en México*, México, Libros del escarabajo, 2007.
- , y Virginia García Acosta (coordinadores), *Metros, leguas y mecatres. Historia de los sistemas de Medición en México*, México, CIESAS, CIDESI, 2011.
- Woldenberg, José, *Antecedentes del sindicalismo*, México, SEP, FCE, 1983.
- Zalduendo, Eduardo A., *Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*, Buenos Aires, Editorial el Coloquio, 1975.
- Zarauz López, Héctor, *El Porfiriato y la Revolución Mexicana, 1911-1912, en el Istmo de Tehuantepec*, tesis de licenciatura en Ciencias Sociales, México, UNAM, 1993.