

00861  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.  
FACULTAD DE ECONOMIA.  
DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO.

HISTORIA DEL FERROCARRIL DE SONORA BAJO LA PROPIEDAD DEL  
ATCHISON TOPEKA & SANTA FE R.R. (1880-1897).

EFFECTOS Y TRANSFORMACIONES EN SONORA.

TESIS DE MAESTRIA EN ECONOMIA  
DE:  
JUAN JOSE GRACIDA ROMO.

MEXICO C.U.

JUNIO DE 1994.

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **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 está 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.

A MIS PAPAS

José Luis(), Esther.

El ser y el soy.

A MI FAMILIA

José Alfonso, José Luis,  
Esther Margarita, Ma. Eugenia  
Elsa, Coco, Carmina, Memo y  
Pablo

Esencia de mi existencia.

A MIS QUERIDOS PARIENTES

Tíos, primos, sobrinos y  
cuñados.  
Parte de mi familia y mi  
corazón

**A MIS MAESTROS**

A quienes del debo mi formación  
ética y académica.  
Pedro Paz () y Eduardo González ()

**A MIS COMPANEROS Y AMIGOS**

Personas de su tiempo.

**A LA FACULTAD PUBLICA DE ECONOMIA**

Gracias a la cual pude estudiar y  
la que le debo mi formación y  
años felices.

**AL INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGIA E HISTORIA.**

**Institución pública que con su sindicato  
resguardan el Patrimonio Histórico Cultural  
del País y a la cual me enorgullece pertenecer.**

**A LOS MIEMBROS DEL JURADO**

**Mi agradecimiento y respeto**

## ÍNDICE.

Introducción.

V

### I. LA TRANSICIÓN DEL SISTEMA CAPITALISTA EN SONORA AL LLEGAR LA DÉCADA DE 1870.

- A. Elementos que trababan el proceso de transición en Sonora.
- B. La transición de Sonora en el siglo XIX .
- C. La importancia del capital comercial en la transición al capitalismo en el siglo XIX sonorense.

### II. EL INTERES NORTEAMERICANO EN LOS TRANSITOS Y VÍA FERREA EN EL NOROESTE DE MÉXICO. 26

- A. La importancia estratégica de las vías de comunicación en el Noroeste de México para los Estados Unidos.
  - A.1. El interés en los tránsitos y el ferrocarril en el Tratado de la Mesilla .
  - A.2. Se mantienen las pretensiones norteamericanas sobre el Noroeste de México.
- B. Las concesiones ferrocarrileras y su relación con los terrenos baldíos.
  - B.1. Concesiones Estatales.
  - B.2. La disputa de la Concesión Eldredge por los terrenos baldíos.
  - B.3. Hacia el final de las concesiones ferrocarrileras estatales con terrenos baldíos.

### III. LAS CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL EN SONORA. 50

- A. La construcción del Southern Pacific R.R. Co.
  - A.1. Inicio de la construcción del Southern Pacific.
  - A.2. Política Federal sobre la construcción de ferrocarriles.
- B. Las concesiones previas del ferrocarril de Sonora.

- C: El debate nacional por las concesiones de los ferrocarriles del norte de México.
  - C.1. Concesión Symond y Fergusson.
  - C.2. Las Compañías extranjeras abanzan sus proyectos.
  - C.3. Continúan las discusiones por las concesiones ferrocarrileras del norte de México.
- D. La secuela de la llegada del Souther Pacific R.R. Co. al Sureste en Sonora.

#### IV. LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE SONORA Y SUS EFECTOS.

79

- A. Inicio de la construcción y solución a la disputa de las concesiones.
  - A.1. Las compañías norteamericanas avanzan hacia la frontera mexicana y definen su proyectos.
  - A.2. La llegada del ferrocarril a Tucson y su importancia regional.
- B. Formación y Construcción del Ferrocarril de Sonora.
  - B.1. Venta del ferrocarril de Sonora a la compañía Atchison Topeka & Santa Fe R.R. Co.
  - B.2. Inicio de la construcción del Ferrocarril de Sonora.
  - B.3. Problemas de la compañía del ferrocarril con los vecinos de Guaymas.
- C. Solución a la controversia de las concesiones ferrocarrileras del norte de México.
  - C.1. Proyecto de Symon.
  - C.2. Los proyecto de la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. y cambio de ruta a Nogales.
- D. La Terminación del Ferrocarril y sus Primeros Efectos.
  - D.1. La ruta del ferrocarril de Sonora y lugares de importancia que cruza.
  - D.2. El ferrocarril New Mexico & Arizona Railroad y su importancia dentro del proyecto de la Atchison.
  - D.3. Solución a las demandas de los vecinos de Guaymas.
- E. Efectos del ferrocarril.
  - E.1. La ciudad fronteriza y el contrabando.
  - E.2. Acaparación y lucha por los terrenos.
  - E.3. La minería y el ferrocarril de Sonora.

V. FERROCARRIL DE SONORA BAJO LA PROPIEDAD DEL ATCHISON TOPEKA & SANTA FE.	118
A. Crisis de la economía y sociedad sonoreense 1882-1887 y solución a los problemas del pasado.	
A.1. Los Factores de la crisis sonoreense.	
A.2. Efectos demográficos de la crisis sonoreense.	
A.3. Problemas del ferrocarril de Sonora durante la crisis.	
B. El fin de la historia de la Atchison Topeka & Santa Fe en Sonora.	
VI. LOS EFECTOS DEL FERROCARRIL EN EL ESTADO DE SONORA.	140
A. La importancia del ferrocarril para los contemporaneos.	
B. El Ferrocarril de Sonora y los medios de comunicación.	
B.1 Los telegrafos en Sonora.	
B.2. Caminos carreteros	
B.3. Rutas marítimas	
C. Transformaciones regionales y de las rutas comerciales.	
D. El impacto regional del ferrocarril.	
E. Los efectos de los medios de comunicación en la minería.	
F. El Ferrocarril en Sonora y los terrenos baldíos.	
Conclusiones.	170
Apendice documental.	173
Bibliografía.	230

## INTRODUCCIÓN.

Los cambios que vive el país en los últimos años, por el establecimiento de la política neoliberal y la firma del Tratado de Libre Comercio, nos ha llevado a reflexionar sobre sus resultados y posibles consecuencias. Así como a recapacitar sobre las experiencias semejantes que ha vivido México y que puede darnos una posible explicación de los procesos que vive actualmente el país. Esto generó nuevas preguntas sobre la historia de México y sobre la manera de ver los períodos en donde se aplicó una política económica liberal, como fue el porfiriato; época en donde encontramos procesos semejantes, que nos han llevado a plantearnos algunas preguntas generales sobre la historia de este período, como son: ¿cómo se aplicó la política liberal en el porfiriato y qué resultados tuvo la apertura a la inversión extranjera?, ¿cuáles fueron las variables que hicieron posible el funcionamiento del proyecto porfirista?. De manera particular, por el tipo de investigación que veníamos realizando sobre la formación del mercado interno en Sonora, nos preguntamos, ¿qué papel jugó en el desarrollo de México y en la integración con los Estados Unidos las comunicaciones? y ¿cuáles fueron sus efectos internos en algunas regiones del norte de México, en especial Sonora ?.

La discusión que despertó la firma del Tratado de Libre Comercio en México, nos llevó a los que vivimos en el norte del país, a reflexionar sobre la experiencia que los estados

nortefios tenemos en la relación con los Estados Unidos, en donde muchos de los procesos que se ven venir con la firma del Tratado, ya han sido transitados en el norte del país. En Sonora, por ejemplo, se habla del establecimiento de la planta ensambladora Ford y de las maquiladoras en Hermosillo y el resto del estado, en donde la importancia de la creación de la carretera de cuatro carriles, y la modernización del puerto de Guaymas y el ferrocarril son importantes para hacer viable el funcionamiento del proyecto modernizador y de integración económica con los Estados Unidos. Aquí, nos preguntamos, ¿ si el ferrocarril el años de 1982 cumplió 100 años, y la carretera 2. Qué papel ha jugado el centenario ferrocarril en la sociedad sonorense ?.

La historiografía mexicana del presente siglo contempló al porfiriato como el antecedente de la Revolución Mexicana, hasta la llegada de la Historia Moderna de México, coordinada por Daniel Cosío Villegas, donde tuvimos oportunidad de ver ese período, como parte del proceso de la historia de México con sus características propias.

Dentro del proyecto liberal porfirista se realizaron transformaciones jurídicas y políticas, junto con la creación de una infraestructura económica que le permitió hacerla viable, en donde los medios de comunicación y en especial los ferrocarriles, el medio más moderno de la época, jugaron un papel importante. Aspecto que el proyecto económico neoliberal no ha desarrollado y que en la actualidad es una de las transformaciones pendientes de la política económica del régimen.

El ferrocarril en el porfiriato permitió la integración

de mercados locales en regionales, que ayudaron a la formación de un mercado interno nacional, y a la integración al mercado mundial, en especial el norteamericano.

La política ferrocarrilera seguida por el gobierno porfirista consistió, a diferencia de lo que se cree, en una política que fue delimitando los privilegios y subvenciones a los concesionarios de los ferrocarriles, además de obtener por medio de éstas, algunos beneficios para la nación, como fueron telégrafos, inmuebles o algún faro portuario. Esta política fue afinando el viejo Reglamento de Ferrocarriles de 1867, que con el tiempo culminó en la Ley de Ferrocarriles de 1899.

Si bien, los ferrocarriles pudieron ser vistos, como prolongaciones de los ferrocarriles norteamericanos, éstos tuvieron un efecto muy importante en la sociedad en su conjunto, ayudando a la transición del sistema económico y social.

En Sonora los estudios de historia económica son recientes, por lo tanto, el poder plantearse y contestar preguntas como las que nos interesan, significó acercarse a un campo nuevo de estudio en donde vamos explorando teorías y metodología para enfrentar la investigación.

El poder investigar la importancia del ferrocarril en la sociedad sonorenses durante el porfiriato, resultaba muy amplio, además los recursos económicos exigüos y las fuentes de información no siempre disponibles, obligaron a que fuéramos acotando la investigación a un período muy específico de esa historia ferrocarrilera.

Tanto la lectura de Francisco Calderón, como la de John Coatsworth mostraron la consulta para sus trabajos del Archivo

Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que amablemente nos enseñó el Lic. Juan Manuel Herrera del Archivo General de la Nación. Además los trabajos pioneros de David Pletcher, Francisco Almada y Epifanio Zamorano, nos orientaron sobre posibles fuentes del tema.

Contando con las lecturas generales previas y la exploración de las fuentes de información, nos propusimos hacer un trabajo que nos permitiera ver qué efectos tuvo la construcción del ferrocarril en Sonora, dentro de un proyecto de inversión extranjera en este estado impulsado por la compañía norteamericana la Atchison Topeka & Santa Fe R.R. y sus efectos en la sociedad sonorense hasta el año de 1897 cuando dejó de tener control sobre la vía.

Las hipótesis que se plantean en el trabajo son las siguientes: 1. Los intereses norteamericanos del este industrial precisaban de un tránsito a Guaymas que permitiera dar salida a sus mercancías al mercado Asiático y Australiano, en un puerto más cercano que el de San Francisco. Esta expectativa que realizó la compañía Atchison Topeka & Santa Fe con la construcción del ferrocarril de Sonora y que para los diputados mexicanos representaba un peligro sobre la soberanía nacional en Sonora y Chihuahua, no se concretizó, ni el ser la salida para las mercancías norteamericanas, ni del peligro de anexión de esta parte del territorio nacional; 2. el establecimiento de la vía férrea en Sonora ayudó a los cambios de la sociedad acelerando la transición al capitalismo; el ferrocarril ayudó a integrar los mercados locales y a Sonora con los Estados Unidos; 4. el ferrocarril tuvo efectos desiguales en el estado, estructurando y

desestructurando de diferente manera los espacios locales. Para ello hemos elaborado el trabajo de la siguiente manera:

En el primer capítulo se describe la situación que existía en Sonora al llegar la década de los setenta del siglo XIX y cuáles fueron los principales problemas que planteaba la transición, así como el origen de éstos.

El segundo capítulo se ven los antecedentes del proyecto del ferrocarril, que fueron intentos norteamericanos por tener una vía de tránsito, que les permitiera tener una salida por el Golfo de California, para comunicarse con el Pacífico, Asia y Australia. Este interés se ven en los diferentes tratados de límites que México se vio obligado a firmar con los Estados Unidos.

El tercer capítulo se refiere a las primeras concesiones que se dieron para la construcción del ferrocarril, en donde se continúa el análisis de los intentos norteamericanos para obtener el tránsito, ahora ferrocarrilero, que les permitiría ir desde la frontera al puerto de Guaymas, con una política genérica de terrenos baldíos. Además de las discusiones que generaron en el Congreso mexicano sobre la no conveniencia de la construcción del ferrocarril.

El cuarto capítulo explica la forma en que el gobierno mexicano dio las concesiones del norte de México y la política ferrocarrilera derivada de esta. El inicio de la construcción del ferrocarril de Sonora y la construcción del ferrocarril del Southern Pacific en el sur de Arizona, así como, los efectos de éste medio de comunicación en la región. También se presentan los principales problemas que enfrenta la construcción del ferrocarril de Sonora, por las condiciones

materiales en que se realiza y los efectos que tiene sobre algunos sectores del estado. La terminación de la vía férrea y sus repercusiones sobre la adjudicación de terrenos baldíos, el comercio de contrabando.

El capítulo quinto trata sobre cómo, después de haberse terminado la construcción del ferrocarril de Guaymas a Nogales - para conectarlo con su ferrocarril hermano - se verá obstaculizado en su desarrollo por una crisis que durará de 1882-1887. Esta crisis servirá como ruptura con la anterior sociedad sonoreense, en donde los elementos de la transición que se venían heredando del antiguo régimen, son solucionados y se da un pasó más en la transición, que si bien ayudó a Sonora, significó el fracaso del proyecto de la Atchison Topeka & Santa Fe R.R.

El sexto y último capítulo habla sobre los efectos de los medios de comunicación, en especial el ferrocarril, en la región y no únicamente sobre Sonora, durante la crisis y después de ésta hasta 1897. En este año la Atchison vende el ferrocarril a la Southern Pacific; los cambios introducidos por los medios de comunicación traen una rearticulación de las actividades económicas regionales, en donde algunas zonas se verán beneficiadas por ésta y otras no.

Al delimitar mi objeto de estudio quedaron fuera algunos otros temas como la historia de la clase obrera del ferrocarril, la historia microeconómica de la compañía, historia tecnológica y que sucedió dentro de la propiedad del Southern Pacific R.R. Temas que algunos compañeros de la Universidad de Sonora y Sinaloa están estudiando.

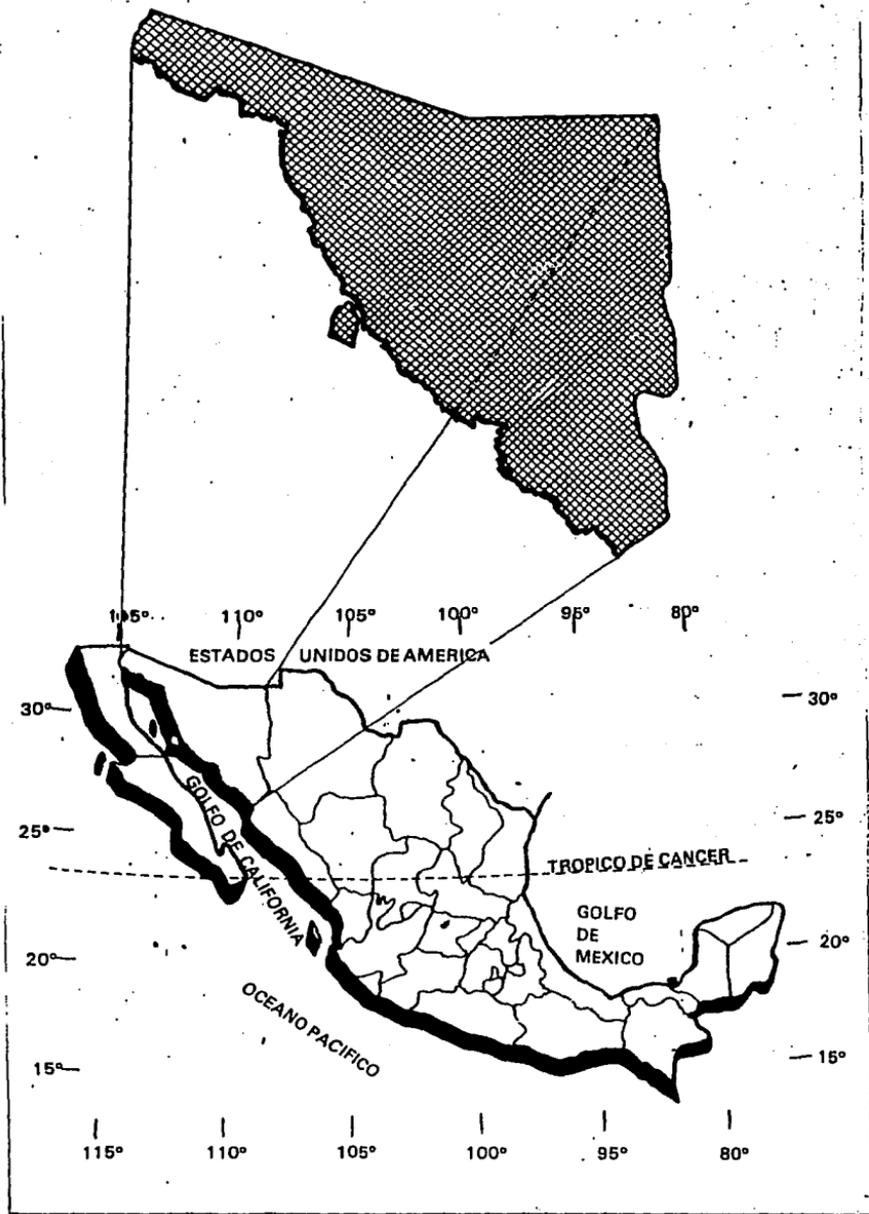
Quisiéramos agradecer el apoyo prestado para llegar a la culminación del trabajo, a los compañeros del Instituto Nacional de Antropología e Historia. Así como los comentarios y sugerencias del Seminario del Norte de México del Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, en especial al doctor Sergio Ortega Noriega por su orientación, comentarios y generosidad. A la maestra Esperanza Fugiyaki por la dirección y estímulo sin la cual no podríamos haber llegado a este momento, y por último a nuestra familia que sufrió y apoyo la realización del posgrado y la tesis.

## I. LA TRANSICIÓN DEL SISTEMA CAPITALISTA EN SONORA AL LLEGAR LA DÉCADA DE 1870.

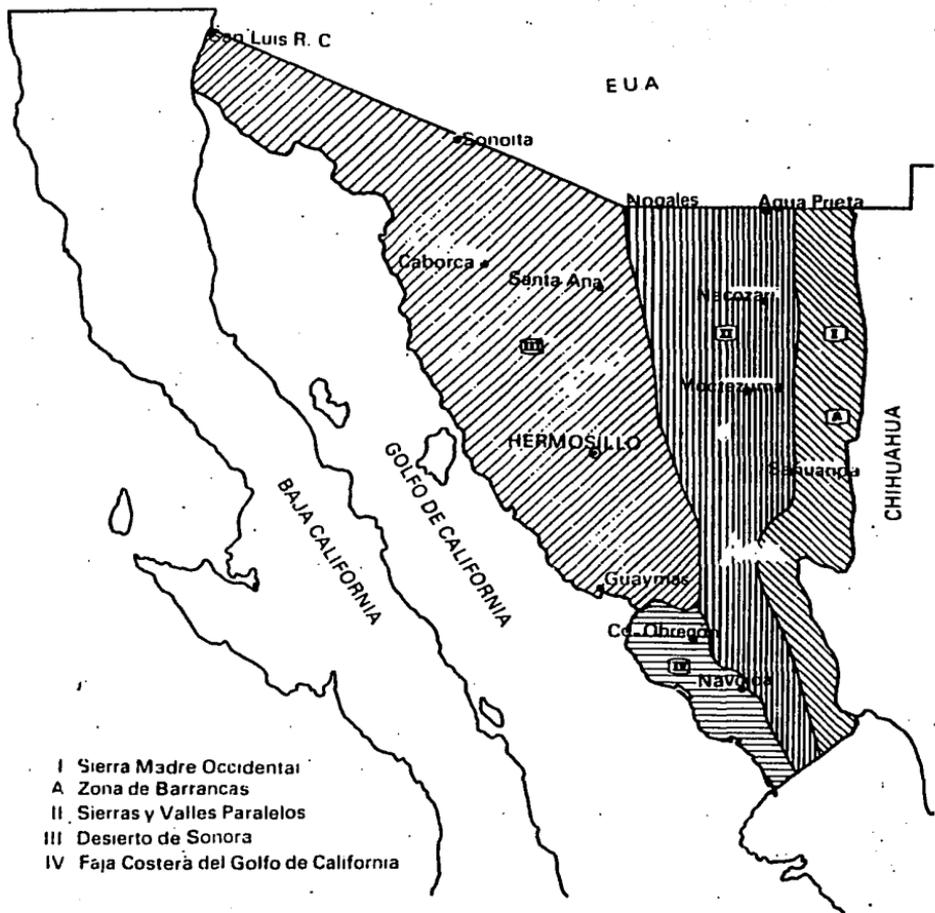
### A. *Elementos que trababan el proceso de transición en Sonora.*

El estado de Sonora, a lo largo del siglo XIX, fue una sociedad que se encontraba inmersa en la transición al capitalismo, en donde las estructuras coloniales fueron cediendo su lugar a las nuevas formas de organización social. Durante este proceso. Sonora, además, se vió sujeta a la pérdida de parte de su territorio en los Tratados de Guadalupe Hidalgo de 1848 y de la Mesilla de 1853, y a las amenazas a su integridad territorial y política, que significaron las invasiones filibusteras de 1852 a 1857, la invasión de los franceses con el Imperio de Maximiliano de 1865 a 1866, y los intentos norteamericanos, por obtener parte del norte de México, después del tratado de La Mesilla.

Así pues, los embates del exterior y los problemas del interior, que analizaremos más adelante, fueron superados gracias a las fuerzas internas que impulsaron la transformación del país y del estado; pero que no fueron suficientes para enfrentar todos los conflictos surgidos a raíz del rompimiento del orden colonial: sino hasta finales del siglo XIX, en que se conjugarán las fuerzas internas y



Localización geográfica del Estado de Sonora



**Provincias fisiográficas del Estado de Sonora**

que llevarán a solucionar los problemas de la transición que se arrastraron a lo largo del siglo XIX.<sup>1</sup>

Sonora al llegar a la década de los setenta todavía sufría los efectos ocasionados por los 16 meses de guerra de la intervención francesa, del 1 de marzo de 1865 a 1 de septiembre de 1866, que aunque de poca duración dividió a la sociedad y fue muy destructiva económica y socialmente. Lo que entre otras cosas se tradujo en una baja demográfica de 146 819 habitantes en 1862 a 112 636 en 1868. La lucha también provocó la profundización de los problemas que el estado había tenido a lo largo del siglo XIX, producto de las diferentes luchas internas y externas que se habían librado en su territorio.<sup>2</sup>

Como habíamos mencionado anteriormente, los problemas que vivió Sonora podemos enmarcarlos dentro de la transición al capitalismo con la destrucción del antiguo sistema y, dentro de este proceso, el de la formación del mercado interno.<sup>3</sup> Los principales dificultades a las que se enfrentó la sociedad sonorense al llegar la década de los setenta del siglo XIX, y que de una u otra manera reflejaban los de la transición fueron:

1) La crisis financiera del gobierno estatal provocada por la paralización económica ocasionada por la guerra; por la poca asistencia federal; por una atrasada administración y legislación que no permitieron al gobierno obtener los

recursos suficientes para la administración y menos para el fomento.<sup>4</sup>

2) La baja demográfica sufrida por el Estado a lo largo del siglo y acelerada después de la década de los cincuenta como se aprecia en el cuadro No.1, relativo a los años de 1853, 1868 y 1871 ligados a la pérdida de la Mesilla y la fiebre del oro de California, la guerra de intervención francesa, las luchas civiles internas y las guerras contra los grupos indígenas, que aceleraron la emigración a California y Arizona.<sup>5</sup>

CUADRO No. 1  
HABITANTES DEL ESTADO DE SONORA  
1850-1870

AÑO	HABITANTES	FUENTE
1850	147 133	Aguilar.
1853	139 374	S.M.G.Estadística
1862	146 819	Sría. de Fomento.
1868	112 636	La Estrella de Occ
1871	108 211	García Cubas.
1878	110 837	Sría de Fomento.

Fuente: Francisco R. Almada Diccionario de Historia y Geografía Sonorense. Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora. 1985 p.155

3) La llamada Guerra Apaches, los cuales con sus incursiones desde la década de los treinta del siglo XIX, habían provocado el abandono y paralización de las





actividades económicas del Norte y Noroeste del Estado.<sup>6</sup>  
(Mapa)

4) La Guerra Yaqui y Mayo, de resistencia al violento avance colonizador que sobre sus tierras realizaban los comerciantes, hacendados y los militares, para incorporarlas a la producción mercantil, desencadenó una guerra generalizada que duró todo el siglo y que en ciertos años se recrudecía. Lo anterior convertía al territorio yaqui y mayo en una frontera interna en la parte sur del Estado, que no permitía la comunicación en la planicie costera de Sonora y que afectaba las actividades de las haciendas y minas de la región en donde los yaquis eran la principal mano de obra.<sup>7</sup>

(Mapa)

5) Debido a la desarticulación provocada por las guerras y luchas en que se vio envuelto Sonora se dió un estancamiento económico por la paralización de las principales actividades económicas como fueron:

a) La minería, reducida a la que se practicaba en los Distritos de Altar, Álamos, Ures y Hermosillo, que eran los que se encontraban más resguardados de los ataques de apaches, yaquis y mayos, y cuya producción se exportaba principalmente por el puerto de Guaymas. Sufría además, como el resto del país, la aplicación de un código de minería obsoleto que la paralizaba e impuestos gravosos que la desestimulaban. En lo interno, aparte de la guerra apache y yaqui que convirtieron en inseguras muchas de las regiones

mineras, sufría de la falta de una infraestructura financiera y material, como de comunicaciones que hubieran permitido hacer viables los proyectos mineros.<sup>8</sup>

b) La agricultura era atrasada, dedicada en su mayoría a la satisfacción del pequeño mercado local y de autoconsumo. Lo único que se exportaba era la harina de trigo al Noroeste del país y Arizona.<sup>9</sup> La ganadería sufrió una disminución muy importante ocasionada por las guerras apaches, civiles y de Intervención en donde el ganado era objeto de rapiña de los diferentes grupos para alimentarse o consumirlo de diferentes maneras, así como debido a la epidemia de Epizootia.<sup>10</sup>

c) El comercio se vio afectado por la falta de circulante monetario, de medios de comunicación y de seguridad en los caminos, así como de diversos impuestos, entre ellos las alcabalas, que lo desalentaban.<sup>11</sup>

6) Otro de los problemas a los que se enfrentó Sonora, paradójicamente por ser un estado minero, fue la falta de circulante.

7) La falta de medios de comunicación y de la seguridad en los caminos no permitían integrar un mercado interior, al no lograr comunicar diferentes regiones y no hacer posible la circulación de la producción imposibilitando así el desarrollo de la minería, la agricultura y el comercio.

Como es evidente los problemas estaban interrelacionados y tenían que ver con la transición y formación de un mercado interno. En este mercado las diferentes leyes y códigos, herencia de una legislación colonial que no permitía salir de la bancarrota al presupuesto estatal, se traducían en fuertes impuestos federales al comercio de Guaymas que paralizaban las actividades de defensa y fomento pues no permitían hacer inversiones importantes en la infraestructura. A su vez, las guerras indígenas contra los apaches, yaquis y mayos y la falta de una infraestructura en medios de comunicación no permitían reactivar la economía, ni integrar un mercado regional.<sup>12</sup>

#### *B. La transición de Sonora en el siglo XIX .*

El origen de las dificultades que obstaculizan la transición en Sonora en la década de los setentas, antes de la llegada de los porfiristas al poder, lo podemos ir rastreando a lo largo del siglo XIX. La primera fue la continua bancarrota financiera del gobierno desde la independencia y la difícil formación del estado de Sonora en 1830, ya que contaba con pocos recursos debido al escaso apoyo del gobierno federal y a sus raquíticos ingresos propios.<sup>13</sup> Estos recursos fueron insuficientes para mantener las finanzas públicas por los gastos que generaron las luchas internas y las campañas contra las diferentes

intervenciones y contra los alzamientos e incursiones de apaches, yaquis y mayos.<sup>14</sup>

Desde sus primeros años de vida independiente también sufrió el problema de las alcabalas, y la necesidad de su desaparición o disminución para lograr el fomento del comercio en los puertos, en especial los recién abiertos de Guaymas y Mazatlán.<sup>15</sup>

El estancamiento económico fue provocado por los desajustes en los circuitos mercantiles, debido a las continuas guerras y luchas en las que se vio envuelta Sonora a lo largo del siglo XIX, y las alcabalas que los entorpecieron; en la minería la inundación de los socavones de las minas, el atraso técnico, los problemas para el beneficio y la falta de condiciones para reactivar la actividad, como fue el atraso de la legislación minera, provocaron el abandono de muchas minas que solo podían reactivarse con una gran inversión<sup>16</sup>; las actividades agropecuarias sufrieron también por los desajustes y cambios en el Estado, pero la propiedad privada siguió avanzando sobre la propiedad comunal y los restos de la propiedad misional.

Uno de los aspectos que generaron enfrentamientos, conflictos, odios, rencores y en pocas ocasiones acuerdos, fue la defensa de los grupos indígenas de sus formas de vida y, por lo tanto, de su derecho de propiedad sobre la tierra, mientras que los demás sonorenses se consideraban con derecho

a conquistarla, terminando la labor iniciada por los españoles.

Esta lucha, también tiene su explicación por el rompimiento del orden colonial,<sup>17</sup> al irse deteriorando los restos de las organizaciones coloniales como fueron los Presidios Militares y las Misiones, que sirvieron para establecer la colonización en la tierra de indios y para el mantenimiento de la frontera.<sup>18</sup> Los Presidios Militares al dejar de recibir los situados (salario a la tropa) y las Misiones los sínodos (subsidios anuales). Se asentó su progresivo abandono de la frontera.

Esta situación fue aprovechada por los apaches que eran empujados por la colonización anglosajona hacia el Suroeste norteamericano. Durante la Colonia los apaches habían sido detenidos por los Pimas de las misiones y los presidios, pero, ante el derrumbe de ambas instancias, se vieron en la posibilidad de atacar, a lo largo del siglo XIX, a los pueblos del norte y centro-occidente del Estado, bajando la frontera interior, de la misma junto con la que representaban al noroeste los yumas y gileños, que tampoco habían podido ser conquistados por los españoles.<sup>19</sup>

La destrucción de las misiones tenía que ver también con el avance de la propiedad privada sobre los medios de producción de la misión, sobre las tierras de las comunidades indígenas que vivían en el interior de ellas, por estar

ubicadas en los valles más fértiles y con recursos hidrológicos.<sup>20</sup>

Los yaquis y mayos al recuperar la posesión de sus tierras, una vez desaparecidas las misiones y el presidio de los ríos, vivieron a lo largo del siglo XIX una constante presión sobre sus tierras de parte de los "yoris" para incorporarlas al mercado y terminar un nuevo proceso de conquista. Los indígenas lograron mantenerlas bajo su control enfrentando largas y costosas campañas, manteniendo una frontera interna al sur del Estado, en la planicie costera en donde se encuentran ubicados.

La crisis y estancamiento de las actividades económicas en la minería, la agricultura y el comercio se debió, entre otras cosas, a la inseguridad de ciertas zonas del estado en donde los grupos indígenas no permitieron el establecimiento de poblados estables y al rompimiento de los circuitos comerciales que no permitían el abastecimiento y circulación de las mercancías. Hasta que se reconstruyeron estos circuitos bajo otras directrices, se fue presentando la consolidación de los mercados y oligarquías locales, las cuales sustituyeron la estructura colonial, como fue el casos de los comerciantes de Guaymas, los comerciantes y agricultores de Hermosillo y los comerciantes y mineros de Álamos.

*C. La importancia del capital comercial en la transición al capitalismo en el siglo XIX sonorense.*

El papel que cumple el capital comercial es muy importante dentro de la transición, ya que fue uno de los elementos que aceleró la destrucción del antiguo régimen de producción.<sup>21</sup> En México y Sonora el papel del capital comercial se vió fortalecido por la liberalización del comercio que se dió con el rompimiento del monopolio comercial colonial iniciado por las Reformas Borbónicas y consolidado por la lucha de independencia, al liberar fuerzas centrífugas que provocaron el aislamiento de las regiones, una vez rotos los canales de dominación y comunicación. En el caso del Noroeste, la Sierra Madre Occidental, se transformó en una barrera que lo aislaba de la Planicie Central, rompiendo sus lazos con Chihuahua y Durango.<sup>22</sup> La destrucción de los circuitos comerciales coloniales, con todo y sus rutas que básicamente eran terrestres, propiciaron el surgimiento y, en algunos casos, el fortalecimiento de los puertos y rutas marítimas que se convirtieron, en la primera mitad del siglo XIX, en los medios de comunicación por excelencia de los Estados costeros de la República.

En el Noroeste fueron abiertos a la navegación como puertos de altura Mazatlán en 1820, San Blas en 1821 y Guaymas en 1824, Altata en 1847 y La Paz. En estos puertos se establecieron las poblaciones más importantes y dinámicas de la región, su comercio de cabotaje fue muy intenso con Acapulco, Manzanillo y San Blas, y al exterior fue transoceánico debido a sus relaciones con Asia,

Centroamérica, Sudamérica, Estados Unidos y Europa. Los puertos a su vez se convirtieron en las principales vías de comunicación y puerta de entrada de las regiones.<sup>23</sup>

El puerto de Guaymas era y es considerado desde el siglo XIX, como uno de los mejores puertos naturales del país, por quedar resguardado de todos los vientos por sus altos cerros que lo rodean y por contar con un fondeadero muy grande.<sup>24</sup> Desde su fundación se convirtió en la puerta de entrada del comercio de toda la frontera del septentrión, después de que las comunicaciones con los "caminos de tierra adentro" y serranos habían desaparecido. Sonora quedó aislada al norte por el desierto y los apaches, en la parte central y sur por la sierra Madre Occidental que se volvía inaccesible por los ataques de bandoleros, grupos indígenas y la barrera que se fue formando por los impuestos de alcabalas.<sup>25</sup>

A partir de Guaymas se fueron formando nuevos corredores comerciales (ver mapa), que serán la base de mercados locales y en donde, hacia el norte, Hermosillo se convierte en la llave del comercio con el puerto. Las rutas al norte son Guaymas, Hermosillo, San Lorenzo, Altar hasta llegar a Yuma; de San Lorenzo sale otra a Santa Ana, Magdalena y Tucson. De Guaymas había otra a la capital del Estado, Ures, por el río Sonora, hasta Arizpe y Fronteras, para de ahí pasar al Estado de Chihuahua por Janos, que era el único que se mantenía abierto y que permitía comunicarse con la Planicie Mexicana. De Guaymas al sur se comunicaba con

un camino que cruzaba el río Yaqui, para ir al mineral de Baroyeca y de ahí al de Alamos y el Fuerte. Baroyeca y Alamos tenían una salida también, por el puerto de Agiabampo que era de cabotaje y mantenía fuertes relaciones con los comerciantes de Mazatlán y Culiacán. Los medios de transporte usados en estos caminos fueron carretones, recuas de mulas, caballos y a pie.<sup>26</sup>

La importancia de Guaymas y de los capitales comerciales que ahí se fueron generando tiene que ver con la importancia de estos en la transición y de como se fueron articulando a otras actividades. La actividad minera, agropecuaria y el comercio servirán de base para la formación de mercados locales, que darán paso al mercado interno regional, en el cual el ferrocarril y la política de comunicaciones del gobierno porfirista jugaron un papel importante como veremos en el capítulo V, en donde también se vera como, se solucionan los factores que entorpecían la transición.<sup>27</sup>

## Notas capítulo I.

1.- La transición de un sistema socioeconómico a otro es un largo periodo de disolución, en donde, una cantidad de cambios van disolviendo el antiguo régimen. En la transición existen diferentes factores como las formas de trabajo, el papel del mercado, del estado y el desarrollo de las fuerzas productivas

La transición se da en base a la conjugación de elementos internos y externos, que en el caso de la transición del capitalismo, una parte de la humanidad es arrastrada en su conjunto y no siempre al mismo tiempo, en donde diferentes regiones van incorporándose por la expansión del capitalismo, no siempre de la misma manera, ya que la combinación de los diferentes elementos dan características propias, por eso los sistemas socioeconómico son históricamente determinados.

La época de inicio de la transición en Sonora, como en México, se puede localizar con las Reformas Borbónicas, en donde se impulsa el desarrollo la propiedad privada y la producción mercantil. Para ver esta posición se pueden consultar los trabajos de Sergio Ortega Noriega *Un Ensayo de Historia Regional. El noreste de México. 1530-1880.* México, UNAM. 1993. p. 35-95; Juan José. Gracida Romo, "La Reformas Borbonicas en México y Sonora." *Memorias del VIII Simposio de Historia y Antropología de Sonora.* Hillo, Son. Instituto de

Historia y Antropología de Sonora. Hillo, Son. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de Sonora (Iih-UNISON), 1984. p 36-51; Cynthia Radding y Juan José Gracida Romo Sonora una Historia Compartida. México, Instituto Mora y gobierno del Estado de Sonora. 1989. p 17-22; Ignacio Del Río y Edgardo López Mañon " La Reforma Institucional Borbónica". Historia General de Sonora .tomo V, Hillo. Gobierno del Estado de Sonora, 1985. p 223-246.

2.- Dentro de la poca bibliografía que existe referente al tema en Sonora, es escasa la información sobre los efectos y divisiones que creó la guerra de intervención francesa, pues la participación de los sonorenses como colaboracionistas y en el ejército invasor fue amplia, a pesar de contar con toda una tradición de lucha contra los pared como: William Walker ( 1852 ), Rausset de Boulbon ( 1852-1854 ) y Henry Alexander Crabb( 1857) Dentro de la bibliografía existente se puede consultar a Rodolfo Acuña, Caudillo sonorenses: Ignacio Pesqueira y su tiempo. México. Ed. Era. 1981; Héctor Pesqueira, " La conquista Minera del Noroeste de México por William McKendree Gwin, el Duque de Sonora" Memoria del VI Simposio de Historia y Antropología de Sonora, Hermosillo Instituto de Investigaciones Históricas Universidad de Sonora (Iih-Unison).., 1981; Juan Antonio Ruibal Corella." La Intervención y el Imperio " .Historia General de Sonora. Tomo III, Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora. 1985 .p 172-185; " La Intervención y el Imperio en Sonora "

**Revista Historia.** No. 53. Hermosillo. Son. Archivo Histórico del Gobierno del Estado de Sonora. junio de 1988. p 3-14;

3.- Trabajos realizados principalmente por historiadores méxico-norteamericanos y norteamericanos nos dan la perspectiva de los problemas de la transición al capitalismo y los diferentes momentos y énfasis que tuvo en Sonora. El trabajo clásico que abrió la perspectiva de interpretación del siglo XIX Sonorense es el de Stuart F. Voss, . **On the periphery of nineteenth. Century México Sonora and Sinaloa. 1810-1877.** Tucson, Arizona. The University of Arizona Press. 1982. Una tesis doctoral reciente da un magnifico panorama del siglo XIX sonorense de Gregorio Torres Mora. **Entrepreneurs in nineteenth century Sonora, México.** Dissertation degree of Doctor of Philosophy in History. University of California, Irvine. 1987. El historiador Ramón Eduardo Ruiz, desde la perspectiva de la dependencia nos presenta la fase final de la transición en su libro **The People of Sonora and Yanqkee Capitalists.** Tucson, Arizona. The University of Arizona Press. 1988

4.- El gobernador gral. Ignacio Pesqueira en su memoria de 1870 se queja de que debido a la quema de los archivos durante la guerra y a la falta de personal capacitado, no puede levantar el censo del catastro rural para cobrar, en todo el Estado, el impuesto relativo, que es uno de los más importantes. Además, por los pocos recursos con que cuenta, no se han podido pagar puntualmente los honorarios de los

servidores públicos, y menos reparar los caminos dentro del Estado para mejorar la circulación de mercancías. El gral. Ignacio Pesqueira Memoria del estado de la administración pública, de Sonora, 1870. Ures, Imprenta del Gobierno. p.7 y 20. El desquiciamiento administrativo y de crisis financiera permanece todavía en 1876, como lo informa el Gobernador Vicente Mariscal en una carta dirigida al ministro de Gobernación en abril de 1876. Archivo Histórico del Estado de Sonora. tomo 673. También se puede consultar a Juan José Gracida "Sonora en la Nación". Sonora, una historia compartida, México, Gobierno del Estado de Sonora e Instituto José María Luis Mora, 1989. p 66. Los ideólogos del regionalismo xenófobo justifican históricamente por el abandono del gobierno federal del apoyo presupuestario al gobierno estatal.

5.- La población había pasado de 146 819 habitantes en 1862, antes de la guerra de intervención, a 112 636 en 1868 después de la guerra, de los cuales 8 500 habían emigrado a California, 7 500 a Arizona, 4 000 habían muerto en la guerra civil y 296 muertos por los apaches, en general Ignacio Pesqueira . Memoria del estado de la administración pública, de Sonora, 1870 . op. cit., cuadro no.13, en Ramón Corral. Obra Histórica. Reseña histórica del Estado de Sonora, 1856-1877. Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora, 1981, p 69-70

6.- Para 1868 los distritos de Magdalena y Arizpe son de los menos poblados del estado con 3 907 y 6 543 de 108 211 con que contaba Sonora. Ignacio Pesqueira, op.cit., cuadro no.

13. Ignacio Zúñiga, *Rápida Ojeada al Estado de Sonora (1835)*, Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora, 1985. p 61-62. Ramón Corral. op.cit., p 69-70.

7.- El tema de los yaquis y mayos, pero principalmente los primeros, ahora se puede discutir con relativa tranquilidad en la historiografía sonorenses, ya que hasta hace poco seguía siendo para la población blanca de Sonora, un asunto intratable, mientras los indígenas no fueran los villanos de la historia. El trabajo clásico sobre la guerra, pero que tiene una visión de los yaquis como un problema contra la civilización es el de Francisco P. Troncoso, *Las guerras de las tribus Yaqui y Mayo del estado de Sonora. 2 Tomos.* México Tipografía del Departamento del Estado Mayor. 1905. En la actualidad trabajos con una visión diferente, en donde se pueden ver estos años como una lucha de resistencia a la colonización, se puede consultar los trabajos de Alejandro Figueroa, "Los que hablan fuerte ".*Revista del Noroeste de México.* No.7. Hermosillo, Son. Centro Regional del Noroeste, INAH-SEP. 1985. p 63. Stuart F. Voss, *On the Periphery of Nineteenth-Century Mexico.* Arizona, University of Arizona Press, 1982. p.148-150. Juan José Gracida " Sonora en la nación"..op.cit., p 66-67. Juan José Gracida " Acumulación originaria de capital agrario en Sonora " *Revista Economía,*

No.1, Hermosillo, Son. Departamento de Economía Universidad de Sonora, septiembre 1985. p 15-17

8.- Para ver sobre estos problemas de la minería se puede ver Rodolfo Acuña, Caudillo sonoreño: Ignacio Pesqueira y su tiempo, México, Ed. Era, 1981. p. 121,123,135-138. Ignacio Pesqueira. op.cit., p.18 .Ramón Corral, op.cit., p 69-70

9.- Aunque la harina de trigo es un producto procesado, su producción estaba ligada principalmente a las unidades agrícolas, en donde las haciendas tenían sus propios molinos harineros.

10.- Ignacio Pesqueira. op.cit., p 19-20. Ramón Corral. op.cit., p 69-70

11.- Ignacio Pesqueira. op.cit., p 21-22. Juan José Gracida "Sonora en la nación". op.cit., p 71-72

12.- La definición del espacio regional se da de manera arbitraria pues esta subordinada a la disciplina que la utilice y a la orientación teórica que se trate, razones que han generado una amplia bibliografía al respecto dependiendo de estas dos circunstancias. Así vemos como se define para la antropología, la cultura, la historia, la economía, el urbanismo, la planificación, etc. En la actualidad, existen algunas tendencias dominantes en la historia como la que trabaja desde el punto de vista de la teoría económica neoclásica y que utilizan algunos historiadores norteamericanos como Eric Van Young y que presenta en su libro La crisis del orden colonial. Estructura agraria y

rebeliones populares de la Nueva España, 1750-1821. México, Alianza Editorial. 1992. p 429-451. Este trabajo de Eric Van Young a su vez se basa en la teoría presentada por Carol A. Smith, sobre los sistemas de lugar central en trabajo " Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados " Región e Historia en México (1700-1850) Métodos de análisis regional. México. Instituto Mora-UAM, 1991. p 37-97. Otra de las interpretaciones que campeon hoy en día es la que representa la microhistoria a través de los trabajos de Luis González y de la cual presenta un balance en su trabajo " Veinte años de microhistoria mexicana ". Historia Regional. Guadalajara, Jal. Programa de estudios Jaliscienses. 1991. p 9-21. Colección Historia Regional. En donde la definición de lo microhistórico regional es el de " un territorio abarcable de una sola mirada y el de una sociedad en donde todos se conocen entre sí ". op. cit., p 16. Para objeto de este trabajo y por así convenirle teóricamente, la región la entendemos como aquellos espacios " creados por la acción económica de la sociedad a través de la historia, pero básicamente son producto de las relaciones capitalistas de producción, tanto a nivel interno como en el plano internacional." Ángel Bassols Batalla " Del México grande al México pequeño: las regiones medias." Cuadernos de Estudios Jalisciense. No.7 Guadalajara. Colegio de Jalisco-INAH. 1992 . p 8. Esta visión la desarrollé en un trabajo para el

Noroeste de México en donde realice un balance de los aportes hasta entonces producidos sobre la discusión. Juan José Gracida Romo " Algunas consideraciones sobre la formación de las regiones durante el proceso de consolidación del capitalismo en el Noroeste." Revista Economía. No.5. Hermosillo, Son. Departamento de Economía-UNISON, octubre de 1989. p 89-108.

13.- En una memoria que presentan los diputados de las Provincias Internas de Occidente en 1822, llaman la atención de la necesidad de hacer una serie de reformas, dentro de las que estan las separaciones administrativas para la mejor administración de las diferentes provincias, causas que llevaron a la separación de Sonora y Sinaloa en 1830, y el apoyo a los sistemas de presidios y su reforma. Juan Miguel Riesgo, Salvador Porras, Francisco Velasco y Juan Manuel Zuloaga. " Memorias sobre las proporciones naturales de las Provincias Internas Occidentales." en Fernando Pesqueira Documentos para la Historia de Sonora, primera serie, tomo I, Hermosillo. Mecanografiadas, s/f, p 54-57.

14.- Desde que Sonora es independiente se nota los problemas que ocasionaba la falta de recursos financieros que permitieran hacer frente a la guerra contra los indios y apaches, quienes al ver abandonados los presidios militares, que marcaban las fronteras reales de Sonora, atacaban las poblaciones del interior. Juan Manuel Riesgo, Salvador Porras y otros, op. cit., p 32-33. En un escrito de Ignacio Zúñiga

de 1832, llama la atención sobre las mismas dificultades sobre la bancarrota de las fianzas públicas y los presidios. Ignacio Zúñiga. *Rápida Ojeada al Estado de Sonora*, op.cit.,

p. 61-91

15.- Juan Manuel Riesgo. Salvador Porras y otros, op. cit., p. 56-57.

16.- El Coronel Bourne, que vino a Sonora en una expedición inglesa en 1826, para explorar las minas, contaba esos problemas. Bourne, Coronel. "Notas sobre el Estado de Sonora y Sinaloa". en Mario Cuevas. *Sonora, Textos de su Historia*. México, Instituto Mora y Gobierno del Estado de Sonora, 1989. pp.176-206. También en un trabajo de mediados de siglo se reflejan estos problemas. José Francisco Velasco, *Noticias Estadísticas del Estado de Sonora (1850)*. Hermosillo. Gobierno del Estado de Sonora, 1985. p 165-203. El trabajo de Armando Quijada Hernández. "Sonora al iniciar su vida como entidad federativa". *Historia General de Sonora*, tomo III, Hermosillo, Sonora, Gobierno del Estado de Sonora, 1985. p 47-48.

17.- La diferencia la van dando los propios sucesos históricos que se dan en México y Sonora. Los apaches con la destrucción del sistema de presidios y misiones penetran desde la frontera real, pues estaban dentro de la formal, a territorio sonorenses. Con los tratados de Guadalupe-Hidalgo en 1848 y con los de la Mesilla en 1853, los apaches quedan del otro lado de la frontera y supuestamente a cargo de los

norteamericanos, y según el Tratado de Guadalupe-Hidalgo, ellos se encargarían de cuidar que no atacaran la frontera de México.

18.- " Los presidios fueron las instituciones militares que al lado de las misiones facilitaron la expansión española en el norte de la Nueva España " .Martha Ortega Soto. " La colonización española en la primera mitad del siglo XVIII", Historia General de Sonora.tomo II.Hermosillo, Sonora. Gobierno del Estado de Sonora. 1985. p. 160. Para ver la importancia de las Misiones y los Presidios Militares dentro del sistema de defensa, colonización y frontera se puede consultar: Sergio Ortega Noriega." El sistema de Misiones Jesuíticas: 1591-1699".Historia General de Sonora . tomo II.Hermosillo,Sonora.Gobierno del Estado de Sonora.1985. p 63-74. Martha Ortega Soto."La colonización española en la primera mitad del siglo XVIII". op.cit. pp 160-166. La historiografía norteamericana que se dedica a estos temas, como la Turneriana que inicio Frederick Jackson Turner en 1893 con su ensayo." The Significance of the Frontier in American History " y la Spanish Borderlands History que iniciaron Hubert Howe Bancroft con su trabajo " History of the North Mexican States and Texas", San Francisco 1884-1889 y Hebert Eugene Bolton con " The Spanish Borderlans : A Chonicle of Old Florida and Southwest". Yale Univerity Press, 1921, consideran que la línea de los presidios marca la frontera real que tenía la Nueva España y luego México y que

era imposible que controlaran, justificando, al ser tierra de nadie, la "toma" norteamericana de estos territorios.

19.- En 1835 Ignacio Zúñiga, militar presidial, senador, diputado, funcionario publico, decía que ..." me confirmo en la opinión de que la guerra de los apaches no es ni ha sido la causa de la ruina y abandono de las interesantes poblaciones de la frontera: al contrario la guerra es resultado del abandono y decadencia de los presidios. Ignacio Zúñiga." *Rápida ojeada al Estado de Sonora (1835).po.cit., 1985. p 62.*

20.- Para ver sobre el problema de la Acumulación Originaria de Capital en Sonora se pueden ver los trabajos de Cynthia Radding . "Acumulación originaria de capital agrario en Sonora: La comunidad indigena y la hacienda en la Pimeria Alta y Opatería 1768-1868 ".*Revista del Noroeste de México, número 5, Hermosillo, Sonora. Centro Regional del Noroeste-INAH-SEP, 1981. p 13-46; Juan José Gracida Romo," Acumulación Originaria de Capital Agrario en Sonora ",Revista Economía. Número 1, Hermosillo, Departamento de Economía,UNISON, septiembre de 1985.; Sergio Ortega Noriega., op. cit., p. 97-113.*

21.- En el complemento al prólogo del tomo III del Capital, Federico Engels nos habla del papel revolucionario del comerciante; pero no como un revolucionario consciente de la sociedad. Federico Engels " Complemento al Prólogo " *El Capital, tomo III, vigésima segunda reimpresión, México,*

F.C.E. 1990. p 33-40. También se puede ver sobre el papel transformador del capital comercial en la sociedad de transición a Carlos Marx " Algunas consideraciones históricas sobre el capital comercial" Cap. XX. El Capital, México, op.cit

22.- Durante la colonia Santa Eulalia y Parral, Chihuahua fueron los centros de abasto y avío de los comerciantes y mineros de la región, estableciendo, vía Durango los nexos con los comerciantes de la ciudad de México. El aislamiento que sufre la región se ve reflejado también en una independencia política, que se vive en esta época.

23.- Juan José Gracida Romo " El comercio del puerto de Guaymas al finalizar la década de los setenta del siglo XIX " Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia, núm 44, Hermosillo, Sonora. Sociedad Sonorense de Historia, mayo-junio 1989. p.4.; A.Leduc y Luis Lara. Diccionario de geografía historia y biografía mexicana, Librería de la Vda. de C. Bouret, México, 1910. p. 400,853

24.- Coronel Bournet. " Notas sobre el Estado de Sonora y Sinaloa " en Mario Cuevas. Sonora Textos de su Historia. Instituto Mora y Gobierno del Estado de Sonora, 1985, p.180

25.- Los impuestos de alcabalas se fueron convirtiendo en barreras que cerraban el comercio con el interior del país. Resultaba muy caro pagar varios de estos con plata o monedas desde Chihuahua. Sonora modificó sus fronteras primero el año de 1830 cuando se separa de Sinaloa al desaparecer el

Estado de Occidente y después del Tratado Guadalupe Hidalgo de 1848 con lo que pierde su parte más septentrional, quedando su frontera con el río Gila.

26.- Para ver los medios de comunicación en Sonora se puede consultar a Jesús Uribe , Sonora Siglo XIX. Pueblos y Caminos. Hermosillo, La Diligencia, 1992.

27.- Así vemos como, en este período del siglo XIX, la plata, la harina de trigo y los productos agropecuarios fueron los principales productos de exportación del Estado. Una de las últimas aportaciones en este sentido nos la da el trabajo de Rubén Salmerón " La formación Regional, el mercado local y el poder de la oligarquía en Sonora: 1740-1840 " El Tejabán, No. 1, Cuadernos del Instituto de Investigaciones Históricas, UNISON, Hermosillo, Son. IIH-UNISON, febrero de 1990. En el plantea como a partir de la influencia que ejercen los capitales comerciales de Guaymas se estructura un mercado que influye toda la región. Esto también se había planteado en los trabajos de Gregorio Mora Torres sobre los comerciantes de Guaymas y su influencia en Sonora en Gregorio Torres Mora " Los comerciantes de Guaymas y el desarrollo económico de Sonora, 1825-1910" Memoria del VIII Simposio de Historia y Antropología de Sonora, Hermosillo, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de Sonora, 1984. p 210-239.

## II. EL INTERES NORTEAMERICANO EN LOS TRANSITOS Y VÍA FERREA EN EL NOROESTE DE MÉXICO .

### *A. La importancia estratégica de las vías de comunicación en el Noroeste de México para los Estados Unidos.*

Los proyectos de construcción de los ferrocarriles en Sonora obedecieron a razones y circunstancias internas y externas diferentes, dependiendo del momento histórico que los rodearon. En algunas ocasiones los intereses externos determinaron los diferentes proyectos ferrocarrileros, como fueron los de los Estados Unidos por el desarrollo del suroeste americano en especial de Arizona y Nuevo México; por otra parte, la atracción por el noroeste mexicano y sus vías de comunicación, para fortalecer el comercio de los estados sureños con Asia y, por último, buscaron, primero, un camino por la región de la Mesilla y segundo, una salida al mar de Cortés que les permitiera una ruta más corta y accesible que las de la Costa del Pacífico.

Dentro de los intereses y causas de carácter interno que nos ayudan a explicar los diferentes proyectos de construcción, tenemos la expansión de México hacia su frontera norte, impulsada por la política de colonización del gobierno, principalmente de Porfirio Díaz y la de los sonorenses influyentes por tener un camino de hierro que los

uniera a su frontera norte y poder unirse al desarrollo norteamericano.

#### A.1. El interés en los tránsitos y el ferrocarril en el Tratado de la Mesilla .

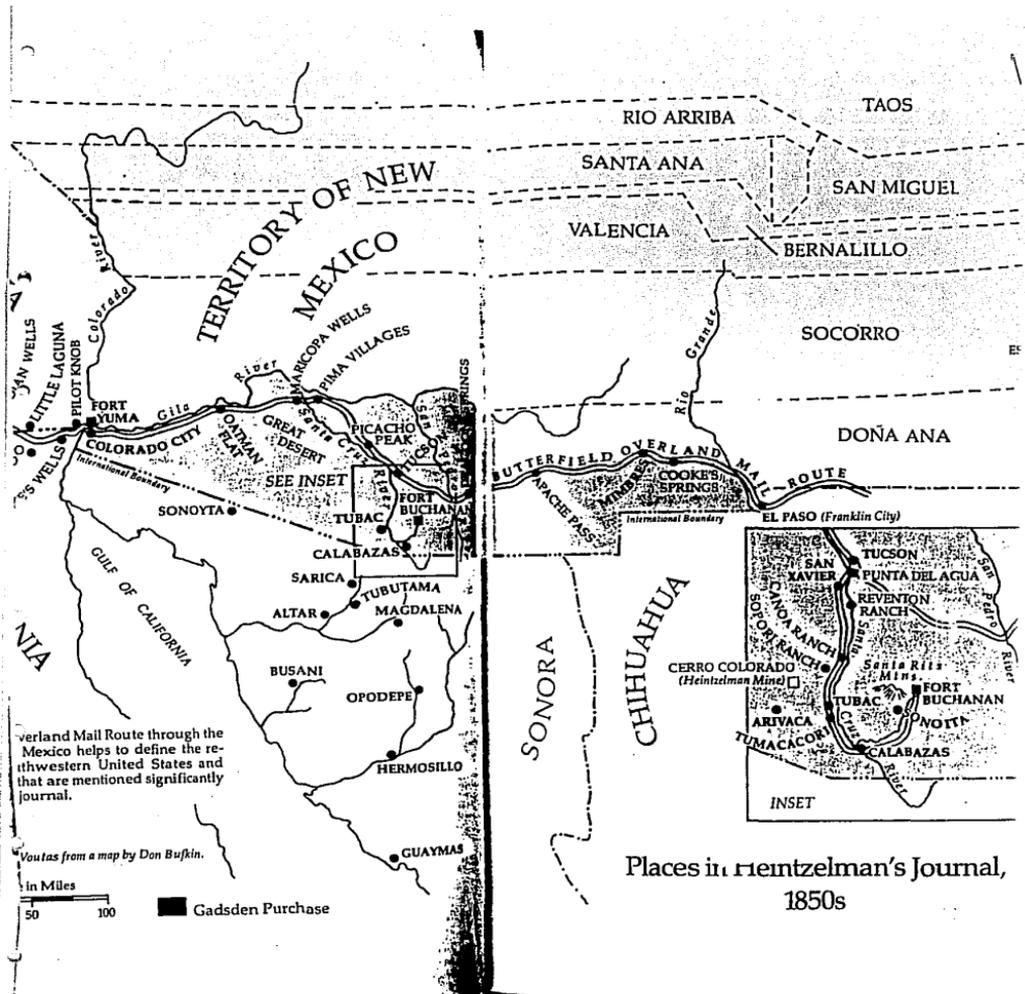
A mediados del siglo XIX, el territorio fronterizo noroccidental mexicano incrementó su importancia debido a varios factores:

1) El descubrimiento y explotación del oro en California, en los Estados Unidos.

2) La imposibilidad técnica en esa época para construir un ferrocarril transcontinental que uniera al puerto de San Francisco, en California con el medio-oeste norteamericano, a través de la barrera montañosa que los separa, por que la única vía posible para su construcción era por el sur de California y territorio mexicano.<sup>1</sup>

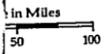
3) La importancia estratégica que tenía esta porción del territorio nacional para los norteamericanos y que había quedado demostrado en los Tratados de Guadalupe Hidalgo para desarrollar su comercio del Pacífico <sup>2</sup>.

Lo anterior llevó al gobierno norteamericano, junto con otras causas de tipo político, a presionar al gobierno mexicano, para realizar la venta de la Mesilla, ya que, como lo expresaba el embajador norteamericano, James Gadsden (representante a su vez de la compañía ferrocarrilera del



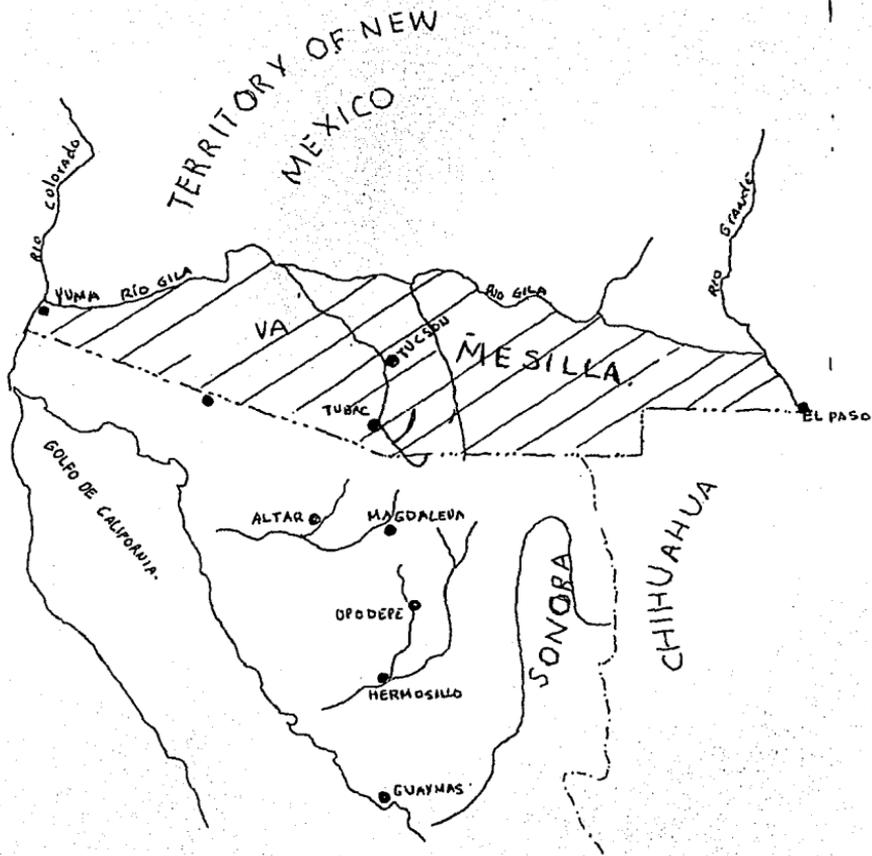
Overland Mail Route through the Mexico helps to define the southwestern United States and that are mentioned significantly in journal.

Routes from a map by Don Bufkin.



■ Gadsden Purchase

Places in Heintzelman's Journal, 1850s



Southern Pacific R.R), en sus pláticas con los negociadores mexicanos en la compra de la Mesilla : <sup>3</sup>

... para mi gobierno no cabe desistimiento alguno en la cuestión que nos ocupa, trazando el camino de hierro de New York a la Alta California ha de llevarse a cabo por la Mesilla, porque no hay otro paso posible: el advenimiento del gobierno mexicano será indemnizado espléndidamente <sup>4</sup>

El Tratado de Límites de "La Mesilla", conocido en la historiografía norteamericana como "Gadsen Purchase", fue firmado, con el obligado consentimiento del Estado Mexicano, el 30 de diciembre de 1853. En el tratado aparte de conseguir el valle del río Gila se mantiene las pretensiones del gobierno norteamericano sobre las comunicaciones del noroeste del país expresadas desde el Tratado de Guadalupe Hidalgo. Así en su artículo IV se mantiene el privilegio del libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California para sus posesiones y desde sus posiciones al Norte de la línea divisoria.<sup>5</sup> (Mapa)

#### A.2. Se mantienen las pretensiones norteamericanas sobre el Noroeste de México.

Los intereses norteamericanos sobre la zona y por los derechos de tránsitos no pararon. Sin duda alguna el

crecimiento e importancia de las actividades que se desarrollaba en los puertos mexicanos del Pacífico a mediados de la década de los cincuenta del siglo pasado alentaron más las expectativas y pretensiones de los norteamericanos sobre esta región del país. El presidente norteamericano representante del esclavismo James Buchanan, se encargó de continuar con la política de presión sobre México, como serían las pretensiones territoriales y de control sobre las comunicación del Istmo de Tehuantepec, en Oaxaca y la región del Noroeste.

Dentro de las disputas que mantenían los estados sureños y nortefños de los Estados Unidos por el control político y económico de aquel país, los esclavistas buscaban incorporar nuevos estados que les permitiera desequilibrar a su favor la balanza política en el Congreso de los Estados Unidos, y mientras en lo económico, buscaban fortalecer las comunicaciones del puerto de Nuevo Orleans y el sureste americano para procurarse- decían- "...fáciles y rápidos caminos de acceso hacia el Océano Pacífico, en busca de su expansión económica en la zona occidental de los Estados Unidos y aun en el Asia Oriental".<sup>6</sup> En donde el comercio con Australia, Japón y las islas Sandwich estaba controlado sobre todo por los comerciantes de Nueva Inglaterra que impulsaban el desarrollo de San Francisco.

Cuando ya se habían iniciado las negociaciones entre los Estados Unidos y México para la firma del tratado Mc.Lane

-Ocampo a principios de 1859, el embajador norteamericano William M. Churchwell, recién llegado a México, expresaba en su primer informe, al secretario de estado norteamericano lo siguiente:

La condición presente de los asuntos en México proporciona la mejor y tal vez la última ocasión, que se presentará a los Estados Unidos para pactar con aquella República un tratado que asegure a ella no solamente la soberanía sobre una zona más valiosa que la Alta California...sino también el derecho perpetuo de tránsito desde El Paso hasta Guaymas en el Golfo de California, y de un punto del Río Grande a otro de dicho Golfo, junto con vastas cesiones de territorio a las compañías de Estados Unidos que puedan obtener la sanción del gobierno para construir un ferrocarril a través de los Estados de Sonora y Chihuahua.

En esta misiva aparece planteada por primera vez, de parte de las autoridades norteamericanas, la importancia de la construcción de un ferrocarril que se desprendiera del sistema norteamericano y que pasara por los estados de Chihuahua y Sonora para unir El Paso con el puerto de Guaymas.

Ante el estado de gravedad que reinaba en México, por la doble presión que significaba primero la firma de los tratados Mon-Almonte en la ciudad de París el 26 de septiembre de 1859, lo cual presagianba una inminente invasión europea en apoyo a los conservadores; y segundo, ante el movimiento de tropas norteamericanas en la frontera norte, con pretexto de las invasiones de Cortina a Brownsville, Texas y por el problema suscitado con la corbeta St. Mary del almirante H.C. Porter, en el puerto de Guaymas, Sonora. El gobierno de Benito Juárez se ve orillado a firmar

el 14 de diciembre de 1859, en el puerto de Veracruz " los Tratados de Tránsito y Comercio entre los Estados Unidos y México " o mejor conocido como " Tratado Mc.Lane Ocampo " . El Tratado al final de cuentas no fue de límites, como pretendía Estados Unidos con la compra de Baja California, pero si se lograron los tan ansiados derechos de tránsito por el Istmo de Tehuantepec y del Norte y Noroeste del país, que quedaron estipulados en los artículos VI y VII. '9

Para fortuna de los mexicanos en Estados Unidos las contradicciones entre los esclavistas del sur y abolicionistas del norte eran también muy grandes y los tambores que presagiaban la guerra civil no sonaban muy lejanos. Así el tratado no fue aprobado en el Senado norteamericano - por 27 votos en contra y 16 a favor - a pesar de la insistencia del presidente Buchanan, pero al no aceptarse éste, permaneció vigente el Tratado de la Mesilla hasta el 13 de abril de 1937, fecha en que los presidentes Franklin D. Roosevelt y Lázaro Cárdenas firmaron uno nuevo.<sup>10</sup>

Los intentos norteamericanos por adquirir territorio o controlar las vías de comunicación del Noroeste mexicano, no terminaron con la firma del tratado Mc.Lane- Ocampo, sino que continuaron durante la Guerra de Intervención Francesa en México a través de su embajador Thomas Corwin, mientras los norteamericanos estaban enfrascados en la guerra de Secesión.

<sup>11</sup> Los Estados Unidos mantuvieron el proyecto de " convertir a Guaymas en el punto de confluencia de los ferrocarriles

precedentes de Este y del Centro de los Estados Unidos, pues, en este momento, no existía aún el ferrocarril transcontinental; condiciones todas, fundamentales para el impulso de su prospero comercio con Asia ".<sup>12</sup> Afortunadamente para México el proyecto, al no contar con las condiciones que lo hubieran permitido llevar a cabo, fracasó nuevamente Thomas Corwin renunció el 1 de septiembre de 1864.

Corwin, al igual que el príncipe austriaco (Maximiliano), se hallaba con las manos vacías: ni Baja California, ni Sonora, ni Chihuahua, ni los derechos mineros, ni las propiedades desamortizadas de la Iglesia, ni los derechos de tránsito, había conseguido siquiera.<sup>13</sup>

El interés en la construcción de un ferrocarril en Sonora, no únicamente lo tuvieron los norteamericanos, sino también los franceses, quienes a través de un súbdito, Hipólito Pasqueir de Doumartin, se interesaban por la región. Pasqueir estaba convencido que los Estados Unidos estaban dispuestos a dominar el comercio occidental construyendo un ferrocarril transcontinental por Paso del Norte y Valle del Gila y que era mejor que un latino lo realizara.<sup>14</sup> Se presento, con tal objetivo en el estado de Chihuahua, el año de 1849, para solicitar una concesión al Congreso, el 28 de diciembre, de construir varias vías férreas en su territorio, dentro de la cual había una de Chihuahua a Sonora, y

colonizar, con franceses, los terrenos de esa porción del país y así evitar que los norteamericanos lo realizaran.<sup>15</sup> La concesión fue otorgada por el Estado de Chihuahua el 26 de abril de 1850, prórrogada en 1851, caducando al no cumplir con los términos del contrato el mismo año.<sup>16</sup> Al terminar las pretensiones territoriales y de tránsitos de manera abierta del gobierno norteamericano, culminando con el fracaso de Thomas Corwin, veremos que este interés lo tomaran algunos empresarios particulares, pero principalmente, las compañías ferrocarrileras norteamericanas, apoyadas por su gobierno, que tenían intereses en el sur de los Estados Unidos.

*B. Las concesiones ferrocarrileras y su relación con los terrenos baldíos.*

Al mismo tiempo que se daban las presiones de Estados Unidos sobre el gobierno mexicano para la obtención de la vía de El Paso del Norte ( ciudad Juárez, Chihuahua ) a Guaymas, algunos particulares y compañías ferrocarrileras, a medida que se expandían, tratarón de llevar a buen término los mismos propósitos, con métodos y características diferentes que afinaron a través de los años.

Después de la venta de La Mesilla, se manifestó una política en donde tanto los gobiernos estatales y federal se avocaron a dar concesiones y buscaron impulsar sus comunicaciones, para lo cual dieron privilegios sin fin y el uso de terrenos baldíos a diferentes compañías.

principalmente norteamericanas, que se encontraban en un periodo formativo, para atraerlas a invertir en México. <sup>17</sup> A su vez, el gobierno federal estableció una política que apoyó a las comunicaciones y colonización de la frontera norte, para lo cual otorgó concesiones, dentro de las que se destacaban las ferrocarrileras.

Los proyectos ferrocarrileros durante la década de los cincuenta a los setenta del siglo XIX, tuvieron que ver con la obtención de parte de los concesionarios de terrenos baldíos a ambos lados de la vía y fueron concedidos en su mayoría por gobiernos estatales.

La primera concesión federal en la región, la otorgó el gobierno de Santa Anna el 15 de julio de 1854, por 99 años, para que Alejandro José de Atocha construyera un ferrocarril y un telégrafo, que partiendo de Villa del Paso del Norte o de Presidio del Norte (Ojinaga) en la frontera de Chihuahua, terminara en el puerto de Guymas, Sonora, además la concesión le otorgaba todos los terrenos baldíos que atravesara la vía férrea. Al no organizar la compañía al año se le canceló. <sup>18</sup>

#### B.1. Concesiones Estatales.

Durante la Guerra de Reforma, cuando se habían reanudado las presiones norteamericanas para la obtención de territorios y tránsitos por el Noroeste de México, impulsada por la incapacidad, en la época, de construir dentro de los Estados Unidos un ferrocarril transcontinental, los proyectos

presentados por particulares y aprobados por las legislaturas locales, fueron parte de una estrategia del gobierno norteamericano. En donde, mientras el gobierno norteamericano presionaba a las autoridades federales mexicanas, por medio de sociedades civiles o de personas trataban de realizarlos como otra alternativa, en las concesiones estatales y federales.<sup>19</sup>

Un ejemplo pudiera ser la concesión que el gobierno de Chihuahua dio, el 28 de mayo de 1858, a un ciudadano inglés, Francisco Potts y a uno norteamericano, Francisco Macmanus, para la construcción de un ferrocarril interoceánico, que comunicaría ambos océanos y saldría por el litoral del Golfo de California, supuestamente por Sonora. Se le concedían los terrenos baldíos a 5 leguas de las vías del ferrocarril. Ante las protestas que levantó esta concesión, el presidente Juárez contestó a la Legislatura del Estado que si bien la construcción ayudaría a mejorar las condiciones de la frontera, tal la autorización era ilegal ya que esta le corresponde a la federación.<sup>20</sup> El gobierno mexicano sabían del interés norteamericano y las presiones que se ejercían sobre el país. Razón por la cual no podían dar el permiso.

Mientras el gobierno norteamericano continuaba presionando al gobierno mexicano con la firma del tratado Mc.Lane-Ocampo, las compañías norteamericanas buscaban la manera de conseguir, controlar y explotar los tránsitos del Noroeste, utilizando diferentes formas<sup>21</sup>. Así, el Congreso

del estado de Chihuahua dio, el 29 de agosto de 1859, al general liberal Angel Trías ( Chihuahuense ), una concesión para construir un ferrocarril de El Paso del Norte ó del Presidio del Norte al Puerto de Guaymas, ó cualquier otro puerto del golfo de California, para lo cual se formó en la ciudad de Nueva York la " Compañía Americana y Mexicana del Ferrocarril Interoceánico S.A. ", cuyo presidente fue Mr. Henry Whitting. <sup>22</sup> El general Trías usando su influencia logró que el Congreso del Estado de Sonora también lo validara el 5 de marzo de 1861, en esta concesión como en la anterior, se otorgaba la mitad de los terrenos baldíos que se encontraran dentro de una legua a cada lado de la línea. <sup>23</sup> La concesión tuvo que ser revalidada el 15 de abril de 1865, todavía con el Imperio de Maximiliano en México, por el Congreso del estado de Chihuahua, para finalmente caducar. <sup>24</sup>

También en plena efervescencia de la guerra contra el Imperio de Maximiliano, el gobierno de la República acordó otorgar una concesión, el 15 de abril de 1865, al norteamericano Francisco Macmanus, para la construcción de un ferrocarril de Paso del Norte, Chihuahua al puerto de Guaymas, Sonora. Debido al estado de guerra y a las luchas indígenas del sur del estado, no se pudo dar cumplimiento a la concesión y fue cancelada. <sup>25</sup>

Después de que terminaron los intentos, tanto de los Estados Unidos de Norteamérica como de Francia, para obtener de México posesiones territoriales o tránsitos de

comunicación, serán las compañías ferrocarrileras y sus empresarios los que continuarán tratando de llevarla a cabo, principalmente la comunicación del camino de la frontera de Chihuahua con el puerto de Guaymas.<sup>26</sup> Los permisos a estas compañías se siguen caracterizando por contar con amplios beneficios, dentro de las que destacan la adjudicación de terrenos baldíos. Dentro de estas nuevas concesiones se encuentra la del 13 de enero de 1869, de parte del gobierno federal al cónsul norteamericano, Julius A. Skilton, representante de la United States Railway Company por, la ruta del ferrocarril Paso del Norte a Guaymas, la cual caducó.<sup>27</sup>

#### B.2. La disputa de la Concesión Eldredge por los terrenos baldíos.

La última concesión de estas características fue la que se presentó el año de 1872, cuando el ciudadano inglés James Eldredge pidió para sí y para una compañía inglesa, un permiso para construir el ferrocarril en Sonora, con base en el que años antes había para el general Trías, agregándole algunas modificaciones más favorables a la compañía, para ligar la vía Guaymas- El Paso a la Great Southern Transcontinental Railroad, que tenían proyectado para la frontera con México.<sup>28</sup> Lo interesante de esta concesión fue la polémica que desató en Sonora, o al menos de la que tenemos información al respecto, entre el poder Ejecutivo

estatal ( encabezado por el gobernador, el general Ignacio Pesqueira) y el Legislativo, local y federal, en donde se manifestaron corrientes de opinión que se opusieron a la misma, por considerarla atentatorio a los intereses de Sonora y en general de la nación, al hacer concesiones de terrenos baldíos exagerados, además de considerar que se abría un espacio a la economía norteamericana que se expandía hacia el sur en la frontera con México. <sup>29</sup> El gobernador, el general Ignacio Pesqueira se reunió con los diputados locales para convencerlos de las bondades del proyecto, en una de las reuniones, nos dice un periódico de la época, les planteo lo siguiente:

Este negocio será próximamente al juicio de la Cámara de representantes de la nación, y él decidirá si Sonora debe permanecer aún en el miserable estado en que se halla, o si la actividad del tráfico y el incremento de su riqueza, forzosas consecuencias del establecimiento de la vía férrea proyectada, mudarán su desgraciada condición, impeliéndole rápidamente en camino del progreso. <sup>30</sup>

Al final de cuentas logró que el Congreso local apoyara su propuesta y la mandara al de la Unión, en la exposición de motivos nuevamente se refleja la importancia que le dan las autoridades sonorenses a la construcción de la vía como se nota a continuación:

La agricultura, que por la dificultad de los transportes por la falta de buenos caminos y la consiguiente carestía de fletes se ha estancado en el costoso círculo en que la

encierran los limitados productos de sus consumos, tomará un incremento extraordinario en el opulento mercado que le ofrecen los Estados y Territorios de esa parte occidental de la vecina república del norte, de donde tendrán más demanda los variados productos de nuestro suelo. La minería, que a pesar de las restricciones y de los cargos que la han agobiado, ha podido sostenerse en medio de nuestros trastornos, constituyendo el principal elemento en la precaria vida del Estado, tendrá asimismo el desarrollo de que es susceptible... el comercio en fin, que se paraliza y muere por la presión de esos ramos, se levantará a la vida activa de los negocios, multiplicándose las transacciones con el desarrollo y fomento de todo género de industrias.

Lo interesante de la anterior exposición de los diputados sonorenses es que expresa un pensamiento que permeará en los sucesivo a los grupos empresariales y políticos de Sonora. Ellos veían, ante la lejanía que tenían respecto del resto del país y del centro político y económico del mismo, que no había otra alternativa y opción que ligarse al desarrollo del sureste de los Estados Unidos y que en este caso, el ferrocarril representa la opción más viable.

Uno de los personajes de la vida pública mexicana al que se le pidió su opinión sobre la discusión de la conveniencia o no de autorizar la concesión del ferrocarril en los términos propuestos, que tenía conocimiento de la región y del tema de los ferrocarriles, fue a Ignacio Ramírez " El Nigromante ", quien en una carta aparecida en el periódico " El Siglo XIX " del 12 de octubre de 1872, expone su posición. Después de dar su punto de vista sobre la política que se debería de seguir con los terrenos baldíos y contra los grupos indígenas de yaquis, mayos y gileños, que no permiten el aprovechamiento de las tierras que mantienen bajo su

control, critica también a los especuladores que mantienen ociosas grandes extensiones de terrenos en Sonora y termina expresando lo siguiente sobre el ferrocarril:

No puedo concluir sin expresar el entusiasmo con que veo la empresa del ferrocarril en Sonora; ella no grava nuestro exhausto erario, sino antes bien va a dar un valor seguro a terrenos que por fatales condiciones en su clima no pueden beneficiarse sin gastos extraordinarios; ella será la base de nuestro movimiento mercantil en el Pacífico; ella se presenta libre de la cuestión sobre diferencia de la vía angosta, método que sólo tiene un carácter provisional en los países montañosos; y ella servirá de ejemplo a otros estados para que tomen la iniciativa en esa clase de negocios. Sobre todo, si yo vuelvo por esas bellas regiones, no me veré obligado a alimentarme con pinole y manteça de res. Recuerdo imperecedero para su afecticimo S.S.<sup>32</sup>

Gracias al conocimiento que tenía de la región y del tema, "El Nigromante" logró visualizar el efecto que tendría el ferrocarril sobre el movimiento de los terrenos baldíos y el comercio, lo que fue un fenómeno que se presentó en los diferentes ferrocarriles que se construirían en la década siguiente.

Muy a pesar de los apoyos del gobernador Pesqueira, de los diputados y de gente como Ignacio Ramírez, la concesión autorizada por el Congreso Local fue bloqueada por el gobierno federal.<sup>33</sup>

### B.3. Hacia el final de las concesiones ferrocarrileras estatales con terrenos baldíos.

Dos cambios se dieron en la década de los setenta que influyeron en los proyectos de construcción del ferrocarril

en Sonora y en las concesiones de carácter estatal ; a) en 1872 la construcción del ferrocarril Southern Pacific al sur del Territorio de Arizona que venía de San Francisco, pasaba por los Angeles y San Diego y entraba por Yuma al territorio de Arizona, en 1872 ( lo cual permitiría conectar el sur o suroeste de los Estados Unidos al Pacífico, potenciando su comercio con Asia, en donde los norteamericanos daban pasos muy firmes para su control );<sup>34</sup> b) la federación quitó a los Gobiernos de los Estados la posibilidad de ceder terrenos baldíos, y los imposibilitó a seguir negociándolos en las concesiones, como se realizaban para atraer la construcción de los ferrocarriles.

El gobierno mexicano poco a poco afinó la política de concesiones ferrocarrileras y de privilegios que este género, algunos desproporcionados como la de terrenos baldíos, poniendo controles y reglas que culminarían con la primera ley ferrocarrilera de 1899.

#### Notas a pie de página.

1.- Cesar Sepúlveda." Antecedentes inmediatos a la venta de la Mesilla en Sonora", tomado de Alvaro Matute. México en el siglo XIX fuentes e interpretaciones históricas. Colección Lecturas Universitarias No. 12. México. UNAM. 1984 p.70

## Notas capítulo II.

- 1.- Cesar Sepúlveda." Antecedentes inmediatos a la venta de la Mesilla en Sonora", tomado de Alvaro Matute. México en el siglo XIX fuentes e interpretaciones históricas. Colección Lecturas Universitarias No. 12. México, UNAM. 1984 p.70
- 2.- En el artículo VI del Tratado Guadalupe Hidalgo del 2 de febrero de 1848, en donde se establece que " Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendran en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el golfo de California y por el río Colorado desde su confluencia con el Gila..."
- 3.- Una vez que los Estados Unidos tenían el control del " camino de Santa Fe " y que tenía unido desde Santa Fe, Nuevo México hasta Independence, Missouri la importancia de la Mesilla se incrementó. Ver, Ángela Moyano Pahissa, Jesús Velasco y Ana Rosa Suárez. EUA Síntesis, de su historia. tomo 8. México, Instituto Mora y Alianza Editorial, 1988. p. 332,445.
- 4.- Antonio López de Santa Ana," Culminación de la venta de la Mesilla, Sonora " tomado de Alvaro Matute, op.cit., p 76. En el capítulo primero, mencionabamos que existe una tradición en la historiografía norteamericana que justifica la historia de conquista de los territorios mexicanos ante la debilidad de estos y los españoles, que no lograron conquistar esos territorios que consideraban , libres de ser conquistados y que la línea de presidios militares delimitaba.( completar la información)

2.- En el artículo VI del Tratado Guadalupe Hidalgo del 2 de febrero de 1848, en donde se establece que " Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendran en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el golfo de California y por el río Colorado desde su confluencia con el Gila..."

3.- Una vez que los Estados Unidos tenían el control del " camino de Santa Fe " y que tenía unido desde Santa Fe, Nuevo México hasta Independence, Missouri la importancia de la Mesilla se incrementó. Ver, Ángela Moyano Pahissa, Jesús Velasco y Ana Rosa Suárez. *EUA Síntesis, de su historia.* tomo 8. México, Instituto Mora y Alianza Editorial, 1988. p. 332,445.

4.- Antonio López de Santa Ana, " Culminación de la venta de la Mesilla, Sonora " tomado de Alvaro Matute, *op.cit.*, p 76. En el capítulo primero, mencionabamos que existe una tradición en la historiografía norteamericana que justifica la historia de conquista de los territorios mexicanos ante la debilidad de estos y los españoles, que no lograron conquistar esos territorios que consideraban , libres de ser conquistados y que la línea de presidios militares delimitaba.( completar la información)

5.- Se puede consultar en el apendice documental el Tratado de la Mesilla, que en el artículo IV establece que: " Habiéndose hecho en su mayor parte nugatorias las estipulaciones de los Artículos VI Y VII del tratado de Guadalupe Hidalgo, por la cesión de territorio hecha en el Artículo I de este tratado, aquellos artículos VI y VII del

tratado de Guadalupe Hidalgo, por la cesión de territorio hecha en el Artículo I de este tratado, aquellos artículos quedan por éste derogados y anulados, y las estipulaciones que a continuación se expresan sustituidas en lugar de aquellas. Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California para sus posesiones y desde sus posiciones sitas al norte de la línea divisoria de los países; entendiéndose que ese tránsito se ha de hacer navegando por el Golfo de California y por el Río Colorado, y no por tierra, sin expreso consentimiento del gobierno Mexicano, y precisamente, y bajo todo respecto, las mismas disposiciones, estipulaciones y restricciones quedan escrupulosamente observadas y hechas efectivas por los dos gobiernos contratantes...". Tratado de la Mesilla del 30 de diciembre de 1853. tomado de Jesús Silva Herzog, De la Historia de México 1810-1838. Documentos fundamentales y opiniones, México. Ed. siglo XXI. p 63

6.- Agustín Cue Cánovas. Juárez. Los Estados Unidos y Europa. El Tratado McLane -Ocampo, México, Ed. Grijalvo. 1970. p. 131

7.- Informe del embajador William M. Chuchwell al secretario de Estado Lewis Cass en enero de 1859, tomado de Agustín Cue Cánovas, op.cit., p 122

8.- Para ver la visión que se tiene de esta parte de la historia se puede consultar a Agustín Cue Canovas, op.cit., p

175. También a Angela Moyano; Jesús Velasco y Rosa María Suárez, op. cit., p 445

9.- En el Artículo VI México concede el tránsito por el Istmo de Tehuantepec y por la ruta del puerto de Guaymas al rancho de los Nogales y las tarifas a cobrarse en los ferrocarriles que se intalaren. En el Artículo VIII establece el derecho a perpetuidad de la vía o tránsito de los ciudadanos y bienes de Camargo y Matamoros al Río Grande; de Tamaulipas vía Monterrey a Mazatlán; del Estado de Sinaloa hasta el rancho de los Nogales, por la vía de Hermosillo y Magdalena, por cualquier ferrocarril o vía de comunicación. Para los artículos del tratado ver Alvaro Matute, op. cit., p 131

10.- Juan Antonio Ruibal Corella " La desmenbración territorial de Sonora y sus consecuencias " Historia General de Sonora, cap. VII, tomo III, Hermosillo, Sonora, Gobierno del Estado de Sonora, 1985. p 125-134

11.- En el libro de Marcela Terrazas Los intereses Norteamericanos en el Noroeste de México. México, IIH-UNAM, 1990, p.51, se puede ver de que manera continuaron los proyectos norteamericanos por la adquisición de Baja California, Sonora y Chihuahua, además de controlar las comunicaciones de la región, ahora dentro de la lógica del enfrentamiento Norte y Sur que vivió Estados Unidos durante la Guerra de Secesión Norteamericana.

12.- Marcela Terrazas B., op. cit., p.115

13.- Marcela Terrazas B., op. cit., p. 108

- 14.- Rufus Kay Willys. **Los Franceses en Sonora. México**, Ed. Porrúa, 1971 p.13
- 15.- Los terrenos solicitados eran de Villa Ojinaga a San Diego de Alcalá, de las margenes del Río Casas Grandes y Gila hasta Texas y al oeste hasta Sonora. Francisco R. Almada, **El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico**, México, Libros de México, 1971. p 10
- 16.- Francisco R. Almada. **El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico**, México, Libros de México, 1971 p.11. También se puede consultar del mismo autor: **Diccionario, Historia, Geografía y Biografía Chihuahuense**, Chihuahua, Universidad de Chihuahua, 1968, p 205. Francisco R. Almada es sin duda, dentro de la historiografía regional de Sonora y Chihuahua, el historiador más importantes, pues cuenta con trabajos sobre Chihuahua, Colima, Nayarit, Sinaloa y Sonora que son clásicos en los Estados. Para el caso de los ferrocarriles tanto la información de sus Diccionarios como el libro "El Ferrocarril Chihuahua al Pacífico", son obras que abrieron la discusión sobre este tipo de temas.
- 17.- Calderón, Francisco R. " La Promoción Económica. Proyectos y más proyectos " en Daniel Cosío Villegas ( coordinador) " La República Restaurada. La vida Económica. Historia Moderna de México. Ed. Hermes, 3a. edición, México 1973 p 710-711. También de Francisco Calderón, " Los ferrocarriles " , en Daniel Cosío Villegas (coordinador) **El Porfiriato. La Vida Económica..Historia Moderna de México,**

vol. II, Ed. Hermes, 2a. Edición, México, 1974, p 483-484 .  
 Los trabajos de Calderón, siguen siendo insuperables en muchos aspectos aun hoy en día, ya que abrieron una interpretación historiográfica, económica y social sobre los efectos de los ferrocarriles en México, que sentó las bases para la explotación de archivos documentales y temas que trabajos posteriores han continuado.

18.- Francisco R. Almada . **Diccionario de historia y Biografía Chihuahuense**, op. cit., p.205

19.- Se puede ver en el mismo capítulo el apartado

20.- La carta firmada desde Veracruz el 26 de mayo de 1859, viene en Francisco R. Almada . **El ferrocarril Chihuahuense al Pacífico.**, op. cit., p25

21.- No únicamente de parte del gobierno norteamericano, hay interés por anexionarse más territorio mexicano, ya que es un pensamiento muy difundido en esos años. Así en el año de 1868, el Capitan Charles A. Whittier sugiere que sea anexionado el Estado de Sonora a los Estados Unidos de Norteamérica. Consuelo Boyd." **Twenty Years to Nogales**", op. cit., p. 295

22.- El que una personalidad a nivel regional, como fue el general Trías, fuera un intermediario, para decirlo de una manera, nos puede expresar dos cosas, el interés de las Compañías por explotación de estas rutas y el del fuerzas que ven la posibilidad de desarrollo con la construcción del ferrocarril. En este caso atrás de esta compañía estaba

Napoleon Graff e inversionistas del Southern Pacific. Puede consultarse Almada, Francisco R. El ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ed. Libros de México, México, 1971. p 38 ; Consuelo Boy, op. cit., p 297

23.- Ramón Corral. Memoria del Gobierno del Estado de Sonora 1891. Gobierno del Estado de Sonora, Hermosillo, Sonora. 1891. p 265

24.- La compañía había hecho el reconocimiento de los terrenos ubicados entre el Puerto de Guaymas y el estero de Santa Cruz del Mayo ( Huatabampo), los cuales no fueron reconocidos por el gobierno mexicano. Se puede consultar a Francisco R. Almada, Diccionario de Historia, Geografía y Biografía Chihuahuense, op.cit., p 205; Francisco R. Almada, El ferrocarril Chihuahua..., op. cit., p. 38; Francisco R. Almada, Perfiles Biográficos del general Angel Trias. SEP-Cuadernos de Lectura Popular, México. 1967 p. 74.

25.- Archivo General de la Nación (AGN). Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (AHSCOP) Ferrocarril de Sonora 6/32-1

26.- Como se vio en el capítulo I, en el libro de Marcela Terrazas, el fracaso de Corwin fue el último intento de los Estados Unidos de Norteamérica por presionar al gobierno Mexicano por territorio y tránsitos de comunicación. Marcela Terrazas  
op.cit.

27.- Existe un expediente en el AGN. en el AHSCOP. en el Ferrocarril de Sonora 6/32-1. También se puede ver a Ramón Corral. Memoria del Gobierno del Estado de Sonora, op.cit., foja 266.

28.- David M. Fletcher, " The Development of Railroads in Sonora ", Interamerican Economic Affairs, vol 1. 1948. p 13

29.- Al Sr. Eldredge , sus sucesores y representantes se les concedían 35 secciones de 640 acres por cada milla lineal de ferrocarril, y como mínima cantidad, extendiéndose esta cantidad hasta la mitad de los terrenos que hubiera en el Estado. Periódico semanal " El Golfo de Cortes ", Guaymas, miércoles julio 10 de 1872. No. 5, tomo I p 1. Es interesante ver que se planteaba esta cuestión que será retomada años después por el Congreso de la Unión. David M. Fletcher. "The Development of Railroads in Sonora", op. cit., p 13

30.- Periódico semanal " El Golfo de Cortés ", Guaymas. Miércoles , julio 10 de 1872. No 5. Tomo I, p 1

31.- Esto fue tomado de Agustín Cue Canovas. Juárez, los E.E.U.U. y Europa. El tratado Mc. Lane-Ocampo. Ed. Grijalvo, México, 1970 p 213-214

32.- Ignacio Ramírez. carta dirigida al señor Ismael S. Quiroga, tomada de Obras Completas de Ignacio Ramírez " El Nigromante". Escritos Periodísticos, II, México, Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, A.C. 1984. p.486-489. " El Nigromante " efectivamente era un amplio conocedor del Noroeste, en donde tuvo diferentes estancias, una de las

cuales fue en Sonora durante la guerra contra el Imperio de Maximiliano, que lo llevo a recorrer, mientras huía de los franceses, gran parte del estado. También sus preocupaciones lo llevaron al estudio de los ferrocarriles, tema al cual dedico varios artículos periodísticos.

33.- El general Ignacio Pesqueira que fue el líder liberal de mediados del siglo XIX en Sonora y el Noroeste, al dirigir la lucha liberal en la guerra de Reforma en Sonora y Sinaloa, y encabezar la lucha contra el Imperio de Maximiliano en Sonora, con la disputa por la concesión del ferrocarril, considera Rodolfo Acuña empezó a perder popularidad política.

Rodolfo Acuña. Caudillo sonorenses: Ignacio Pesqueira y su tiempo. Ed. Era, México, 1981, p 147. También se pueden consultar a Consuelo Boyd. op. cit p 299; mientras Ramón Corral, en las Memoria del Gobierno del Estado de Sonora. op.cit. p 266. dice que no fue dada la concesión David Pletcher y otros autores dicen que si, op. cit., p 15

34.- Neill C Wilson y F. Teylor, Souther Pacific. The Roaring Story of a Fihiting Railroad. Mc. Graw-Hill Book Company Ind., New York. 1952 p 85

### III. LAS CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN FERROCARRIL EN SONORA.

#### A. *La construcción del Southern Pacific R.R. Co.*

Los grupos políticos y económicos sonorenses, a lo largo del siglo XIX disfrutaron de una relativa autonomía, aunque se consideraban aislados del resto del país y lo más importante relegados del interes del gobierno federal, o del centro, desde donde veían ellos, les era difícil a los gobernantes comprender los problemas que sufría Sonora.<sup>1</sup> La anterior posición sin duda estimuló la determinación de los sonorenses por construir una vía de comunicación que les permitiera integrarse al suroeste norteamericano, como una manera de lograr su desarrollo, ya que ante sus ojos esta región norteamericana crecía.<sup>2</sup> Por eso, al iniciar la década de los setenta, el gobernador Ignacio Pesqueira, plantea una serie de reformas administrativas y legislativas, así como soluciones a los problemas que enfrentaba con los grupos indígenas, principalmente con los apaches, además de que veía en el desarrollo de las comunicaciones, los medios que " faciliten la circulación general de productos, y aceleren la civilización, cuyos gérmenes trae consigo el comercio y frecuente trato de la especie humana."<sup>3</sup> Dentro de estos, que expresaba el gobernador, sería el camino de Sonora a

Chihuahua y otros internos que comunicaran las poblaciones del estado, además de mejoras portuarias en Guaymas y la apertura del Puerto de la Libertad. <sup>4</sup>

#### A.1. Inicio de la construcción del Southern Pacific.

En la década de los setenta hubo acontecimientos que influyeron directamente en el proyecto del ferrocarril de Sonora, como fue la construcción de las líneas férreas norteamericanos rumbo a la frontera con México, en especial, el de la compañía Southern Pacific R.R.Co. Compañía que inició la construcción del tan deseada vía férrea transcontinental por el sur de los Estados Unidos, que saliendo del puerto de San Francisco en California iría al sur para pasar por la Mesilla (razón por la cual la compro Estados Unidos a México), en el territorio de Arizona, pasar por Nuevo Mexico y Texas, para llegar finalmente al Puerto de Nuevo Orleans, en el golfo de México. El Southern inició su construcción en el Puerto de San Francisco, California, paso por los Angeles y San Diego, California para llegar el 29 de abril de 1877 al Río Colorado, cruzándolo el 30 de septiembre de ese año para llegar al Fuerte Yuma, en el territorio de Arizona. <sup>5</sup> La llegada del tren a Yuma permitió abastecimiento de mercancías a la región de Arizona y Sonora a través del tren desde San Francisco y no solamente por el Golfo de California, con los puertos de Guaymas e Isabel en

la desembocadura del Río Colorado. ( del Fuerte Yuma se iba en vaporcitos al alto del Colorado a San Bernadino, Ehrenberg, Fort Mohave o hasta Prescott al noroeste de Arizona.) <sup>6</sup>

#### A.2. Política Federal sobre la construcción de ferrocarriles.

La política del gobierno federal, en la primera presidencia de Porfirio Díaz, que tenía como secretario de Fomento a Vicente Riva Palacios, fue la de impulsar la construcción de los ferrocarriles por considerarlos indispensables para lograr el crecimiento del país, y utilizaron tres mecanismos:

- 1) La intervención directa del gobierno federal.
- 2) Por parte de los gobiernos estatales.
- 3) Dándole concesión a las empresas particulares nacionales o extranjeras, principalmente en las vías internacionales e interoceánicas. <sup>7</sup>

Bajo el último de los mecanismos se construyeron los dos más grandes troncales del sistema nacional: las líneas México- El Paso y México-Laredo, en su doble marcha, de los norteamericanos a nuestra frontera y de los mexicanos al norte del país. <sup>8</sup>

**B. Las concesiones previas del ferrocarril de Sonora.**

La concesión que proporciono el ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio el 17 de junio de 1875 al sr. David Boyle Blair para organizar en los Estados Unidos una Compañía Limitada para la construcción de una línea férrea en el estado de Sonora, fue el antecedente más inmediato para el permiso definitivo que se dio años más tarde para la construcción del ferrocarril de Sonora. La autorización era para construir y explotar una línea de férrea y su correspondiente telégrafo, desde el puerto de Guaymas hasta la frontera norte del estado de Sonora pasando por Hermosillo y, si le convenía a la compañía, ligar la línea principal por medio de los ramales correspondientes, con las ciudades de Ures y Alamos y algún ferrocarril de los Estados Unidos. <sup>9</sup> Esta concesión, al igual que las anteriores, contó con estímulos en terrenos baldíos por 5 633 hectáreas por cada kilómetro de vía que se construyera, no pudiendo exceder de la mitad que existieran en el estado. <sup>10</sup> Blair, al igual que los anteriores no cumplió con las condiciones en la concesión, que en esta ocasión fueron iniciar la construcción, pasar la inspección y dar un depósito de \$ 50 000.00 pesos, declarándose caduca el 15 de junio de 1877. <sup>11</sup> Si bien la concesión fue cancelada, desde su expedición estimuló las denuncias sobre terrenos baldíos, como aprecia en el siguiente cuadro :

CUADRO No. 1  
Terrenos baldíos denunciados en Sonora  
1875-1879

ANO	HECTAREAS DENUNCIADAS EN SONORA.
1875	2 126
1876	29 225
1877	30 639
1878	42 973
1879	28 507

Fuente: Antonio Peñafiel. Anuario Estadístico de la República Mexicana. México, Secretaría de Fomento y Obras Públicas. 1893. p. 556, 557

Como se aprecia en el cuadro No.1, se pasa de sólo 2 126 hectárea en 1875 a 29 225 en 1876 y 30 639 en 1877, reflejando en el mercado de tierras las expectativas de su construcción.<sup>12</sup>

Ese año de 1877, el cónsul de Estados Unidos en Guaymas, en uno de sus reportes consulares, al referirse a la cancelación de la concesión del ferrocarril, advertía que la construcción del tren se atrasaría hasta que no se completara la línea americana que venía de San Diego.<sup>13</sup> La llegada del tren a las riberas del Río Colorado, seguramente estimuló al gobierno mexicano para cancelar la concesión de David Boyle Blair, ante las proposiciones de compañías norteamericanas interesadas en tener una salida al mar más corta a través de un línea férrea por Arizona y Sonora.<sup>14</sup> Además de los sonorenses, en especial los porteños de Guaymas, demandaban al gobierno federal apoyo para que en el más breve tiempo,

lleguara a buen término la construcción del ferrocarril de Sonora; mejora importantísima, decían los portefijos, " ... que unida a la colonización haría de esta tierra virgen la más rica joya de la confederación mexicana" <sup>15</sup>. Siendo también para los sonorenses, como se aprecia, una posibilidad de progreso muy importante, que era necesario impulsar.

*C. El debate nacional por las concesiones de los ferrocarriles del norte de México.*

*C.1. Concesión Symond y Fergusson.*

La anterior concesión paso el 19 de junio de 1877 a poder de los señores Robert S. Symon y David Fergusson, representados ante el gobierno federal, en la ciudad de México, por Sebastián Camacho.<sup>16</sup> El 12 de octubre se hicieron algunas adiciones, con el cual el gobierno obligaba a la terminación de la vía férrea en cinco años y medio, el otorgamiento de una fianza de \$ 50 mil pesos y la fijación de tarifas máximas; a cambio se le otorgaría \$ 5 mil pesos de subvención por kilómetro construido y la exención total de impuestos por veinte años.<sup>17</sup> Robert S. Symon organizó entonces, en los Estados Unidos, la Compañía Limitada del ferrocarril de Sonora. <sup>18</sup>

Al pasar la concesión al Congreso de la Unión para su aprobación, se vio enfrentada al debate nacional que en esas fechas se daba sobre la conveniencia o no de otorgar estas

concesiones a compañías que nos unieran al sistema norteamericano que se expandía en la frontera. " Los diputados que se oponían, consideraban que eran peligrosas para la integridad nacional y territorial de esas zonas, permitir que se enlazaran a las vías férreas norteamericanos. La anterior posición se vio enfrentada a la posición de los diputados sonorenses. Estos últimos lograron el reconocimiento de sus añejas demandas, al influir en el dictamen de la 2ª Comisión de industria, que presentó a la Cámara la primera lectura del proyecto de contrato para la construcción del ferrocarril de Sonora. Ahí se plantea que el progreso norteamericano en aquellas fronteras puede ser un potencial aprovechable, aunque también para la integridad de estas, si no se resuelve la forma de impulsar el progreso para salir del estado de abandono y miseria en que viven, provocada entre otras cosas, por la continua guerra contra los " salvajes " de aquella frontera. " El dictamen contenía modificaciones introducidas al contrato, que también habían sido sugeridas en otras discusiones de la Cámara en la época. Ejemplifican los cambios en los criterios que hasta entonces se habían seguido y reflejan la preocupación por las cuestiones de " soberanía ". Uno de estos cambios fue el limitar a 99 años la explotación de los ferrocarriles y no otorgarla a perpetuidad, tiempo después del cual el ferrocarril pasaría a dominio de la nación; otro de los cambios fue que las compañías quedaban sujetas a las leyes

mexicanas, negando la intervención a los agentes diplomáticos en los asuntos y problemas que surjan entre el país y estas.

<sup>21</sup> Se le dio la primera lectura al dictamen, el 8 de diciembre de 1878, después de la cual se le congeló, por las disputas que en especial el ferrocarril de Sonora había despertado, junto con las otras concesiones que trataban de llegar a la frontera, poniendo en un predicamento al gobierno del general Porfirio Díaz.

Al año siguiente, en 1878, las discusiones continuaron sobre la conveniencia de permitir la "penetración pacífica" de las inversiones norteamericanas, en especial ferrocarrileras que unieran la frontera norte, como eran el caso del ferrocarril Central y de Sonora.<sup>22</sup> La disputa la avivó aun más, el informe que presentó el general Gaspar Sánchez Ochoa al Secretario de Guerra y que fue divulgado en la prensa. En este informe pone de manifiesto, por una parte, los beneficios que obtendrían los Estados Unidos con el cruce de una línea férrea por los estados de Chihuahua y Sonora, por el comercio con el oriente, en especial, con Australia.<sup>23</sup> Pero también, por otra, habla de las inconveniencias que tiene para México, considerándolo peligroso para los intereses de la nación, pues, "mientras los estados fronterizos no estén unidos por ferrocarriles con el valle de México; esta vía en proyecto, si se construyera, equivaldría a la anexión de Sonora y Chihuahua a los Estados Unidos."<sup>24</sup> Parecía que treinta años de distancia no eran suficientes

todavía para alejar de la cabeza de políticos liberales, como Antonio Chavero, la historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos durante el siglo XIX.<sup>25</sup> El proyecto no se autorizó ese año de 1878, ni el siguiente, a pesar de las nuevas modificaciones que se le hicieron al mismo, consistente en tener un mayor control sobre dicha compañía, como fueron: hacer valer el Decreto del 1 de febrero de 1856, en que se prohibía adquirir bienes raíces en una zona de 20 leguas desde la frontera; y limitar a la obtención de propiedades absolutamente necesarias a juicio del Ministro de Fomento.

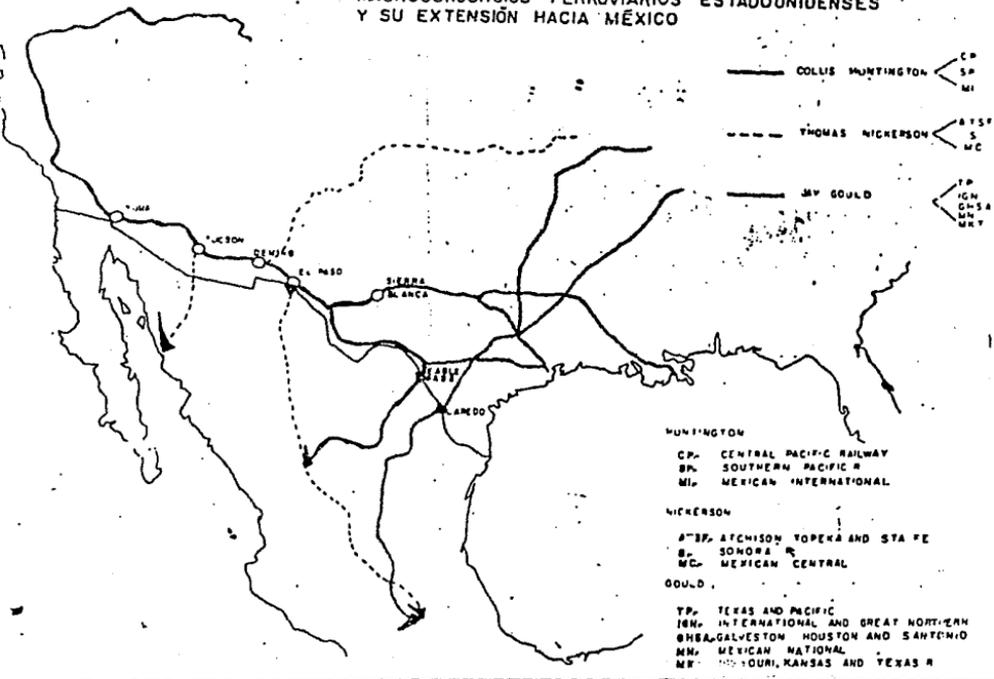
El senador por Sonora Antonio Moreno declaró amenazante, que ante los acontecimientos y congelamientos de los proyectos, que si bien el gobierno federal tenía todo el derecho de vigilar lo anterior y de tratar de espiar el abandono que había sufrido el noroeste, tuviera en cuenta las amenazas de secesión como advertencia de futuros males sino llegaba ayuda.<sup>26</sup> ¿ Advertencia, amenaza ? Los hombres de la frontera ven con preocupación su futuro, mientras consideran que sigue sin entenderse sus exigencias y demandas.

#### C.2. Las Compañías extranjeras avanzan sus proyectos ferrocarrileros.

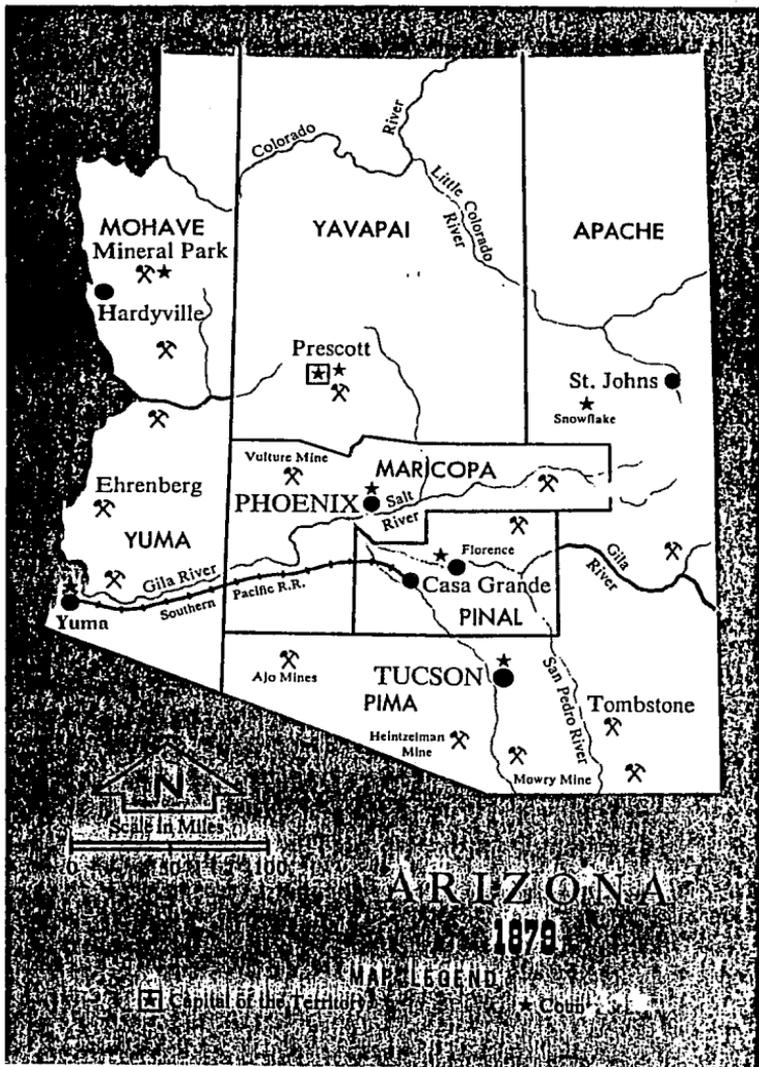
En los Estados Unidos, también se generó una discusión sobre la conveniencia de invertir en México mientras no se

1882

# MAGNOCONSORCIOS FERROVIARIOS ESTADOUNIDENSES Y SU EXTENSIÓN HACIA MÉXICO



cumplieran ciertas condiciones, como lo proponía el embajador Foster, que eran : el reconocimiento y arreglo de la deuda externa y el establecimiento de las garantías al capital extranjero; y como éstas exigencias no se cumplían recomendaba no realizar inversiones en México.<sup>27</sup> Pero las compañías americanas, a pesar de las advertencias y de las discusiones en México, avanzaban y planeaban su construcción a lo largo de la frontera sur. Entre las compañías se desató también una fuerte lucha, entre la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. contra la Denver and Rio Grande y la Southern Pacific R.R. Co. En donde la Southern tenía un monopolio territorial producto de la concesión de la construcción de la línea transcontinental que corría a lo largo de la frontera y que los empresarios Bostonianos de la Atchison trataban de romper.<sup>28</sup> La Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. era otra de las grandes compañías norteamericanas, no tan vieja como el Southern Pacific, la primera se había formado el 11 de febrero de 1859 en Kansas, con el nombre de Atchison & Topeka R.R. para explotar una vía de Atchison en el río Missouri a Santa Fe Nuevo México. El 25 de noviembre de 1863 cambio su nombre por Atchison, Topeka & Santa Fé R.R.Co. ampliando también sus operaciones. El objetivo de la empresa era tener una línea trascontinental que convirtiera a Kansas, por su situación geográfica en Estados Unidos, en la arteria del gran tráfico, de Este a Oeste, de Norte a Sur a causa del camino a Santa Fé y el Golfo de California.<sup>29</sup>



*From 1877 to 1887 the capital was once again located at Prescott.*

El año de 1878, cuando el Southern ya había llegado a Casa Grande, en su camino de Yuma a Tucson, Arizona, la Atchison y la Denver and Río Grande de William J. Palmer llegaron al acuerdo de que la última no llegaría a la frontera, mientras la Atchison no se expandiera hacia el oeste del Colorado, obligándola a buscar su expansión al suroeste, en la frontera con México.<sup>30</sup> (Mapa)

La Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. tenía un especial interés en el establecimiento de ferrocarriles en la frontera con México y en el interior del país, la cual tenía el permiso para la construcción de una línea que pasaba al norte de los Territorios de Nuevo México y Arizona, y que planeaba ligar a la frontera norte de México para lograr obtener una salida hacia el oriente y Australia más cercana por mar. Lo anterior, esperaban, les permitiría una baja sustancial de costos en la transportación a esas zonas, mucho mejor que la que les ofrecía la línea que pasaba por el norte de Nuevo México y Arizona y que llegaba al puerto de San Francisco, California, para lo cual tuvo que negociar, primero con la Denver & Río Grande in Colorado and New México y después con el Southern Pacific R.R. Co.<sup>31</sup> Para 1878, la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. ya había entrado en negociaciones secretas con Symon, Fergusson y Camacho para obtener la línea del ferrocarril de Sonora y por lo que dicen los acontecimientos posteriores, llegaron a un arreglo, pues desde entonces la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. actua

como dueña de la línea, a pesar que esto se oficializará hasta 1881. La compañía Atchison comisionó al ingeniero William R. Morely para que estudiara las posibles rutas alternas a la que tenía planeada, quien dejó en claro el potencial de la ruta Deming- Benson- Nogales en Estados Unidos, para de ahí bajar al Puerto de Guaymas. El proyecto original era unir su línea férrea que venía desde Colorado con El Paso, Texas, para conectarlo con el ferrocarril Central en México, que también tenían en su posesión, y de ahí, llegar al Puerto de Guaymas. <sup>32</sup>

### C.3. Continúan las discusiones por las concesiones ferrocarrileras del norte de México.

El 17 de mayo de 1879 se presentó nuevamente para su lectura en la Cámara de Diputados, el contrato para la construcción del ferrocarril de Sonora. La Comisión encargada puso a discusión las consideraciones en contra y a favor de las misma, que fueron las siguientes :

1a. Si se autorizaba la vía, " la República renunciaría voluntariamente á los inmensos beneficios que en un porvenir acaso no muy lejano pudiera ofrecerle la construcción de una vía interoceánica a través de su territorio y tocando sus principales centros de población.

2a Mencionaba "... el peligro que para la autonomía de la República y para la integridad de su territorio puede existir en permitir la construcción del ferrocarril de que se

trata, puesto que ello facilitará los medios de efectuar una invasión armada, y además atraería una colonización peligrosa á Estados lejanos, débiles en la actualidad y apenas unidos a la Federación mexicana por vínculos morales que no sería difícil romper." <sup>33</sup>

La comisión consideró que la primera no era grave, pues el Puerto de Guaymas no podía competir con algún otro del Pacífico que estuviera más al sur, y en la segunda, consideraba que si bien existía un peligro de vigorizar los Estados lejanos antes que los del centro, tampoco parecía justo privar indefinidamente a aquellas regiones de los beneficios de la civilización y del progreso. Por último, mencionaba que : " los habitantes de nuestros estados fronterizos son testigos oculares del desarrollo de la nación vecina, y no ven ni pueden ver con indiferencia la pobreza, el decaimiento en que ellos viven, cuando de la prosperidad y abundancia no les separa más que una línea imaginaria, que algunos ven como la muralla ante la cual se detiene el bienestar material y el progreso intelectual." <sup>34</sup> Tampoco en ese 2º período de sesiones de la Cámara de Diputados, de mayo de 1879 se aprobó el contrato y ninguno de los demás, que significara unir los ferrocarriles de la frontera norte al sistema norteamericano. <sup>35</sup>

*D. La secuela de la llegada del Souther Pacific R.R. Co. al Sureste en Sonora.*

En Sonora, las expectativas de la construcción del tren y las disputas en la Cámara de Diputados habían influido de diferente manera.

Uno de los efectos que tuvo la construcción de la vía del Southern Pacific R.R. Co., que avanzaba desde Yuma a Tucson, fue que el comercio realizado con el suroeste del Territorio de Arizona, con el Fuerte Yuma y las minas del alto del río Colorado, a través del Puerto de Guaymas y de ahí al Puerto Isabel en la desembocadura del río Colorado, fuera sustituido por el que se realizaba por medio de la línea férrea del Southern, afectando a las compañías de vapores y al comercio de Guaymas. Lo anterior lo expresan claramente los comerciantes guaymenses cuando mandan un oficio al Presidente Porfirio Díaz, pidiendo una subvención para los vapores que corrían de San Francisco a Guaymas, en el cual expresaban lo siguiente : <sup>36</sup>

El aliciente que el tráfico con los puertos mexicanos ofrecía a la Compañía de vapores- no era suficiente para sostenerla y se habría retirado desde hace dos años- 1875-, si no hubiera sido porque se ha encontrado en este período ayudado por el tráfico con el río Colorado, de mercancías para el Territorio de Arizona, tanto del Gobierno Americano como el comercio de aquella sección, pero la extensión del ferrocarril de sur hasta el Fuerte Yuma en el mencionado Territorio, se ha venido a quitar el tráfico del Colorado a la línea de vapores y el viaje del mes de Abril- 1877-, fue el último que se hizo en aquella dirección... <sup>37</sup>

Realmente debe haber sido preocupante para los comerciantes esta nueva situación, si tenemos en cuenta que para el año de 1876 el Jefe Político de Baja California reportaba que se desembarcaban en el Puerto Isabel de 8 a 10 mil toneladas de mercancías. Reportaba también que le había tocado ver el desembarco de 600 toneladas destinadas a Yuma y del embarco para el puerto de San Francisco de cobre, oro, cueros y lana, que eran los productos que se comerciaban del Alto del Río Colorado. <sup>38</sup>

En Sonora el problema del contrabando como sociedad de frontera, siempre ha existido, teniendo diferentes formas y rutas de abastecimiento según el período histórico que corresponda. La construcción de la línea férrea del Southern Pacific, su llegada a Yuma y su avance a Tucson, empiezan a dejar sentir su influencia, no sólo en los puertos de La Libertad e Isabel, sino en el contrabando, actividad que cambió su tradicional ruta de las costas para realizarse desde la frontera, estimulado por el avance del ferrocarril. Así, desde mediados de 1878, los comerciantes de Guaymas a través de los periódicos del puerto, denuncian este contrabando que se realizaba desde la frontera con Arizona. Un periódico de la localidad calculaba en setecientos mil pesos el contrabando, el cual había provocado de algunos de los distritos fronterizos dejaran de pedir al comercio guaymense una vara de telas de algodón y otros de los artículos importados ilegalmente. <sup>39</sup> En el contrabando,

denunciaba otra publicación, estaban implicados desde el vice-gobernador Serna, en donde - decía el periódico- el Rancho Aritava de su propiedad era depósito de mercancías. También mencionan como implicados a los diputados Corella y García, que fueron los mismos que impulsaron el cambio de la capital del estado a Hermosillo en 1879. <sup>40</sup>

Las transacciones comerciales, legales e ilegales, con el sur de Arizona, principalmente con Tucson, estimularon el comercio del corredor Tucson- Magdalena- Hermosillo- Guaymas, provocando el desplazamiento de las actividades comerciales de la sierra sonorensa a la planicie. El traslado del eje económico se vio de alguna manera acentuado por las expectativas de la construcción del tren, fenómeno que se vio reflejado en el cambio de la capital del estado, el 14 de abril de 1879, de Ures que era la puerta de entrada a la zona serrana por el Río Sonora( mapa), a Hermosillo, que habíamos mencionado era la llave del comercio entre Guaymas - Arizona y Guaymas con el resto del estado. <sup>41</sup>

Por otro lado al no darse la autorización para la construcción del ferrocarril, el monto de las denuncias de los terrenos baldíos bajo de 42 973 hectáreas reclamadas en 1878 a 28 507 en 1879. <sup>42</sup>

También como efecto del aumento comercial del sur de Arizona y del avance de la línea férrea, se establecerán en 1879, las primeras líneas de diligencias de Hermosillo a

Tucson, pasando por Altar, después de Guaymas a Tucson que hacían aproximadamente 5 días.

Hasta entonces habían ganado las fuerzas políticas, dentro del Congreso de la Unión, que se oponían a conceder concesiones que posibilitaran la conexión con los Estados Unidos, pero como mencionó el Cónsul de Estados Unidos en Guaymas en 1878, para que el ferrocarril en Sonora fuera una posibilidad era necesario la llegada de la vía norteamericana a la frontera, lo cual ya había ocurrido, provocando diferentes fenómenos y transformaciones, que se darían a pesar de la oposición de la construcción del ferrocarril en Sonora.

Mientras en la Cámara de diputados federal, se continuaba discutiendo sobre la pertinencia de conceder los permisos para la construcción de los ferrocarriles en el norte del país, por la amarga experiencia del pasado reciente de México en sus relaciones con los Estados Unidos. Las compañías extranjeras ferrocarrileras seguían su lucha entre ellas por ganar terreno en la disputa de las rutas, dentro de la que se encontraban las de México. Las empresas ferroviarias retomaban los proyectos del gobierno norteamericano sobre la importancia estratégica de las rutas del noreste de México, en especial la vía de El Paso del Norte al Puerto de Guaymas.

## Notas capítulo III.

1.- La afirmación fue escrita por Ignacio Zúñiga, personaje sonorense que fue comandante de presidio, comerciante, diputado local y federal en la primera mitad del siglo XIX, a Carlos María Bustamante en diciembre de 1842, tomado del artículo de Miguel Tinker Salas. "Sociedad y comercio en Sonora, 1850-1870." Memoria del XII Simposio de Historia y Antropología de Sonora. T, IIh-UNISON. Hermosillo, 1988 p. 281. En el regionalismo sonorense se ha tomado como una de sus explicaciones principales, el abandono de que fue objeto Sonora del gobierno federal. El trabajo de Tinker es uno de los que recupera para el regionalismo estos aspectos.

2.- Los legisladores de la Cámara de Diputados de la Unión el año de 1877 llaman la atención sobre esa situación, cuando se discute el proyecto del Ferrocarril de Sonora:

"Aquí es urgente su necesidad- del ferrocarril- y doble su importancia. Los tesoros desconocidos que encierra esa vasta zona; su aptitud tipográfica para recibir la mejora de que se trate, el espléndido porvenir a que está llamada, el espectáculo cada día creciente del deslumbrante progreso norteamericano, que se desarrolla en una enorme escala a la vida de aquellos habitantes, como para hacer doloroso contraste con su miseria actual y con los horrores de la guerra salvaje, que por su parte se ven obligados a sostener" Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de los

Debates De la Cámara de Diputados , Octava Legislatura Constitucional de la Unión. Tomo II, Correspondiente al año de 1877, México, Tipografía central, 1900. p 1111

3.- Los apaches como habíamos visto en los capítulos anteriores, habían provocado el despoamiento de la sierra norte y noroeste del Estado aprovechando las guerras internas y externas de Sonora, tal y como lo menciona el Gobernador General Ignacio Pesqueira en su Memoria del año de 1870. Así como, de la importancia de las comunicaciones. Ignacio Pesqueira. Memoria del Estado de la Administración Pública, Leída en la Legislatura de Sonora de 1870. Imprenta del Gobierno. Ures, Sonora, 1870. p 20-23, 25, 35.

4. Ignacio Pesquerira, op. cit., p. 20

5. El Southern Pacific surgió en 1870, al consolidarse cuatro líneas pequeñas. Para ver su historia se pueden consultar: Sergio Ortíz Hernán. Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. La luz de la locomotora. Tomo I. México, Ferrocarriles Nacionales de México. primera edición dos tomos, 1987, tomo I, p 182.; David F. Myrick. Railroad of Arizona , vol I, Berkeley, California : Howell- North, 1975, p.5; Neill C. Wilson y F. Teylor . Souther Pacific. The Roaring Story of a Fihiting Railroad. Mc. Graw-Hill Book Company Ind., New York, 1952 , p 85.; James Marshall. Santa Fe, The Railroad That Built An Empire. New York: Random House, 1945 p. 161; Juan Felipe Leal. " La política ferrocarrilera de los primeros gobiernos porfiristas y las

compañías ferroviarias norteamericanas ( 1876-1884 ),

**Relaciones Internacionales**. vol.IV, No. 14. México. Centro de Relaciones Internacionales-Facultad de Ciencias Políticas y Sociales- UNAM. julio-septiembre 1976.p.38

6.- Para ver sobre la historia de esta región y su configuración se puede consultar Walker and Bufkin.

**Historical Atlas of Arizona**. Oklahoma. University of Oklahoma.1979. p. 7

7.- Francisco R. Calderon. " Los Ferrocarriles. " en Cosío Villegas, Daniel. **El Porfiriato. Vida Económica, Historia Moderna de México**. tomo I, 2ª Edición. Ed. Hermes, México, 1974. p 502; Juan Felipe Leal. " La política ferrocarrilera de los primeros gobiernos porfiristas y las compañías ferroviarias norteamericanas ( 1876-1884 )." ,op. cit., p.5-6; John H. Coatswort. **El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato**, I. México, Ed. SepSetenta, 1976. p. 47,59-61.

8.- Francisco R. Calderon. op. cit., p 502. Sergio Ortíz Hernán. **Los ferrocarriles de México...**, op. cit., p 172.

9.- Archivo General de la Nación (AGN). Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ( AHSCOP), **Ferrocarril de Sonora**, 6/82-1. F1

10.- AGN;AHSCOP. **Ferrocarril de Sonora** 6/82-1. f3

11.- Se puede consultar a Francisco Calderón R. "Los Ferrocarriles..." op. cit. p 483, 504; David M. Pletcher. " **The Development of Railroads in Sonora " interamerican**

Economic Affairs, Vol 1 , 1948. p 16, 37; Ramón Corral.

Memoria del Gobierno del Estado de Sonora, 1891, op.cit., p 266

12.- Tomado de John H. Coatsworth. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Vol II, México, SEP-Setenta, 1976 p 69

13.- Tomado de David M. Fletcher. " The Develoment of Railroads in Sonora", op. cit., p.17

14.- Francisco R. Calderón ." Los Ferrocarriles ", op.cit., p 483

15.- En esta solicitud, también destacan la que realizan para una subvención de una línea de vapores de San Francisco a Guaymas, pasando por Mazatlán, Mnazanillo y la Paz que permitiría, según expresaban, facilitar la comunicación interior y exterior. También proponen la ayuda para el establecimiento de una línea telegráfica entre Guaymas y Tucson, en el Territorio de Arizona, en los Estados Unidos, para unir estos dos centros comerciales de la región. Tomado del periódico "El Triunfo de Sonora", Semanario, Guaymas, miércoles 30 de mayo de 1877, p.3

16.- Los dos primeros eran empresarios extranjeros con más de 20 años en la región, que tenían negocios dentro de los que se encontraban la operación de las Casas de Moneda de Hermosillo y Culiacán. Por su parte, Sebastián Camacho fue uno de los grandes representantes de capitalistas y compañías extranjeras en México, en especial norteamericanas y

ferrocarrileras, tenía entre otras la representación de la Compañía del Ferrocarril Central, que pertenecía a la Atchison Topeka & Santa Fe. David M. Pletcher. " The Development of Railroad in Sonora ", op.cit., p 17. Kirchner J. Siguer . The Souther Pacific of México , 1987 p 12. Consuelo Boy, en su artículo " Twenty years to Nogales, the Building of Guaymas-Nogales Railroad ( 1862-1882 )" dice que estos representaban a un grupo de inversionistas de Boston que eran los de la Compañía Atchison, Topeka & Santa Fe. El artículo salió en Journal of Arizona History, vol.22.No 3, Tucson, Arizona Historical Society. Tucson, Arizona, 1981 p 299.

17.- Francisco R. Calderon . "Los ferrocarriles", op.cit., p 505

18.- Ramón Corral. Memoria del Gobierno..., op. cit., p 266

19.- El debate se dio por las solicitudes de contratos de varios ferrocarriles, que se habían presentado a la Cámara como eran el Interoceánico, El Central y El de Sonora. En referencia al debate, se presentaron, en el dictamen de la 2ª Comisión de industria de la Octava Legislatura Constitucional de la Unión ( presentado en la Sesión de la Cámara, para su primera lectura el 8 de Diciembre de 1877) las siguientes observaciones :

" Pero si los antecedentes ya expuestos - referentes al ferrocarril y la anterior concesión- determinan en alto grado la conveniencia y aún la necesidad de dar un voto de

aprobación á lo sustancial del contrato no lo imponen con menos violencia las circunstancias especiales del proyecto que él entraña. Cuanto de verdadero se ha dicho en la prensa ó en la tribuna, y está en la ilustrada conveniencia de la Cámara, relativamente á la magnitud del significado que tiene en nuestro país las vías férreas conforme á la civilización actual, adquiere un interes supremo tratándose de sus elemento indispensable del elemento moderno, en su aplicación á nuestro Estados fronterizos del Norte y del Oeste "

20.- Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, op. cit., p 1111. Sergio Hernán. Los Ferrocarriles de México..., op. cit., p 179; Juan Felipe Leal, op. cit., p.32-33

21.- Cámara de diputados del Congreso de la Unión, op. cit., p 1111. Pablo Macedo, abogado, empresario y funcionario porfirista que se destacan nueve puntos de estos convenios: 1) el plazo de 99 años; 2) explotación a cuenta de los concesionarios; 3) el gobierno federal quedo facultado para nombrar interventores; 4) la empresas estaban obligadas a rendir informes anuales; 5) tarifas especiales para la carga del gobierno, sus tropas y empleados; 6) transporte gratuito de la correspondencia y empleados postales; 7) en los postes de telégrafo de las compañías podría instalar alambre para uso de telégrafos oficiales; 8) como estimulo para la empresa se dieron exenciones y subsidios pecunarios; 9) se dio subsidios por kilómetros construido. Pablo Macedo. La evolución mercantil. Comunicaciones y obras públicas. La

hacienda pública. tres monografías..., México, J. Ballezá y Cia., 1905, p.204-205. tomado de Juan Felipe Leal op.cit., p. 11-12.

22.- Francisco R. Calderón. " Los Ferrocarriles ", op. cit., p. 506.

23.- En el artículo de David M. Plecher. " The Develoment of Railroad ..." , se destaca la importancia que tiene el ferrocarril para los Estados Unidos y para Sonora, desde una perspectiva diferente a la que presenta el trabajo de Francisco R. Calderón para el informe del general Sánchez Ochoa. En estas posiciones se encuentran también una diferenciación en la manera en que interpreta la historiografía norteamericanas que estudia nuestra historia y la que se hace desde el país, como es la que presenta Calderón.

24.- Tomado de Francisco R. Calderón. " Los ferrocarriles ", op. cit., p 505

25.- Antonio Chavero, intelectual y político mexicano de la generación de los liberales del mediados del siglo XIX, que intervino en la obra coordinada por Vicente Riva Palacios, " México a través de los siglo ".

26.- Decíamos que las expresiones de regionalismo se manifiestan en este caso extremo por lo que consideran abandono del gobierno federal. En general, este abandono significó una autonomía de estados como Sonora, en la que caudillos como el general Ignacio Pesqueira fueron dueños y

amos de estas regiones; pero esta autonomía no se tradujo en una posibilidad de solución de los problemas existentes en el estado. Lo cierto es que decisiones como estas alimentaban el regionalismo desde el siglo XIX. La declaración fue tomada de David M. Flecher. " The Development of Railroad ...",

op.cit., p 18

27.- Tomado de Sergio Ortíz Hernán. Los ferrocarriles de México..., op. cit., p. 179.

28.- Sergio Ortíz Hernán. Los ferrocarriles de México..., op. cit., p.186; Juan Felipe Leal, op.cit., p.35-36

29.- Poco a poco la Atchison fue construyendo su vía en dirección a Nuevo México, el 15 de septiembre de 1872 llego a Doge City ; el 1 de enero de 1873 al límite oeste del Estado Kansas en dirección a Nuevo México ; hasta llegar a San Marcial, en Nuevo México en octubre de 1880; de San Marcial a Deming, despues de Negociar con la Southern Pacific R.R. Co. el 2 de marzo de 1881. Copia de la Controversia del Sonora. Decreto de la Corte Superior de Kansas, mandada por la Compañía. Boston, M. 20 de mayo de 1886. Archivo General de la Nacion ( AGN), Archivo Histórico de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas ( AHSCOP ).Ferrocarril de Sonora 6/170-1 Fojas 5,6 y 14.

30.- El grupo de Palmer- Sullivan obtendrían del gobierno mexicano la concesión para las líneas a Nuevo Laredo y al Pacífico. Sergio Ortíz Hernán. Los ferrocarriles de México...,op. cit., p.187 y Jay J. Wagoner. Arizona

Terrytory 18663-1912. A política History Arizona. Arizona.

The University of Arizona Press. 1980. p 170

31.- John Signor; John A.Kirchner. The Southern Pacific of México and the West Coast Route. Sanmarino, Golden West Publisher, 1987 p 12. Oliver Jensen .The American Heritage History of Railroas in America. New York, American Heritage Publishin Co., Ing. 1975. p 110-112; Ramón Corral en su Memoria de gobierno, nos habla también de que los ferrocarriles es una idea que nació en los estados Unidos resultado de la expansión de las vías férreas de aquel país al sur y oeste, Ramón Corral. Memoria de la Administración Pública del Estado de Sonora. Tomo I. Guaymas, Sonora.

Imprenta de Gaxiola y Ca. á cargo de Luis Váldez. 1891.p 265

32.- Loa autores que menciono, establecen que el 29 de abril de 1879 el Ferrocarril de Sonora ( Sonora Railway para los norteamericanos) fue incorporado bajo las leyes del Estado de Masachusetts, al Atchison Topeka & Santa Fe, nombrándose a Thomas Nickerson su presidente. John Signor; John A. Kirchner. The Southern Pacific..., op. cit., p.12. Noticia que han de haber mantenido secretas hasta 1882, cuando el representante de la Compañía Sebastián Camacho notifica que la Compañía Atchison compró parte de las acciones del ferrocarril. Está información desato una controversia con el gobierno, porque violaba el constrato de concesión.Oficio de Sebastián Camacho al Secretario de Fomento.México 11 de abril de 1882. Archivo General de la Nación (AGN). Archivo

Histórico de Comunicaciones y Obras Públicas ( AHSCOP ).

Ferrocarril de Sonora 6/78-1. p.5

33.- Camara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de Debate del noveno Congreso Constituyente de la Unión. Tomo II, México. Tipografía de Filomeno Mata, 1897. p. 693

34.- Camara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de Debate del noveno Congreso Constituyente de la Unión. Tomo II, México. Tipografía de Filomeno Mata, 1897. p. 693

35.- En el trabajo de Francisco R. Calderón se presenta las discusiones de ese año entorno a los ferrocarriles. Francisco R. Calderón. "Los Ferrocarriles ", op. cit., p.508

36.- Para ver una mayor información sobre este nuevo aspecto de la vida económica de Sonora se puede consultar de Juan José Gracida Romo. " El comercio del puerto de Guaymas al finalizar la década de los setenta del siglo XIX ". Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia. No. 44. Hermosillo, Sonora. Sociedad Sonorense de Historia, Mayo-junio de 1989. p 5-6.

37.- Nota del Periódico " El Triunfo de Sonora ", del puerto de Guaymas, 23 de mayo de 1877. Tomado de Juan José Gracida Romo, " El comercio del puerto de Guaymas al finalizar la década de los setenta del siglo XIX ", op. cit., p 6- 7. En el trabajo " El comercio en puerto de Guaymas..." se analiza los efectos que tuvo sobre el comercio, los transportes y el contrabando en Sonora, la llegada al Fuerte Yuma, en Arizona, del ferrocarril del Southern Pacific.

- 38.- Juan José Gracida Romo, op. cit., p. 6
- 39.- Información publicada por el periódico " El Eco de Occidente " Puerto de Guaymas, 21 de agosto de 1878.
- 40.- La información apareció en el periódico " El Torito ", Periódico insustancial, quisquilloso, rascarrabias, amante de meterse en todo lo que le importa y principalmente en lo que no. editor responsable " El Toro " Guaymas, 26 de julio de 1878, No. 6 T.I. El cambio de la capital de Ures a Hermosillo, el 14 de abril de 1879, expresa muy bien el papel del corredor comercial Guaymas- Hermosillo, en donde esta última población era la llave del comercio. El corredor hacia la frontera con Magdalena , Altar primero y posteriormente a Nogales, expresan esos cambios introducidos por el ferrocarril. Por eso diputados que apoyaron el cambio de la capital estaban involucrados con el contrabando.
- 41.- Políticamente vino también a definir la subida tardía del grupo Porfirista al poder, los cuales tenían fuertes intereses en Hermosillo y Guaymas. Se puede consultar a Juan Antonio Ruibal Corella. " Antecedentes del Porfiriato en Sonora " Historia General de Sonora. tomo III. Hermosillo, Sonora. Gobierno del Estado de Sonora, 1985. p.215-216 y Juan José Gracida Romo. "La modernización de Sonora". Sonora, una historia compartida. México, Instituto de Investigaciones José Ma. Luis Mora y Gobierno del Estado de Sonora, 1989. p 96-97; David Pletcher. " The Development of Railroads in Sonora", op. cit., p 6

42.- John H. Coatsworth. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato, op. cit., p 69.

#### IV. LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE SONORA Y SUS EFECTOS EN EL ESTADO

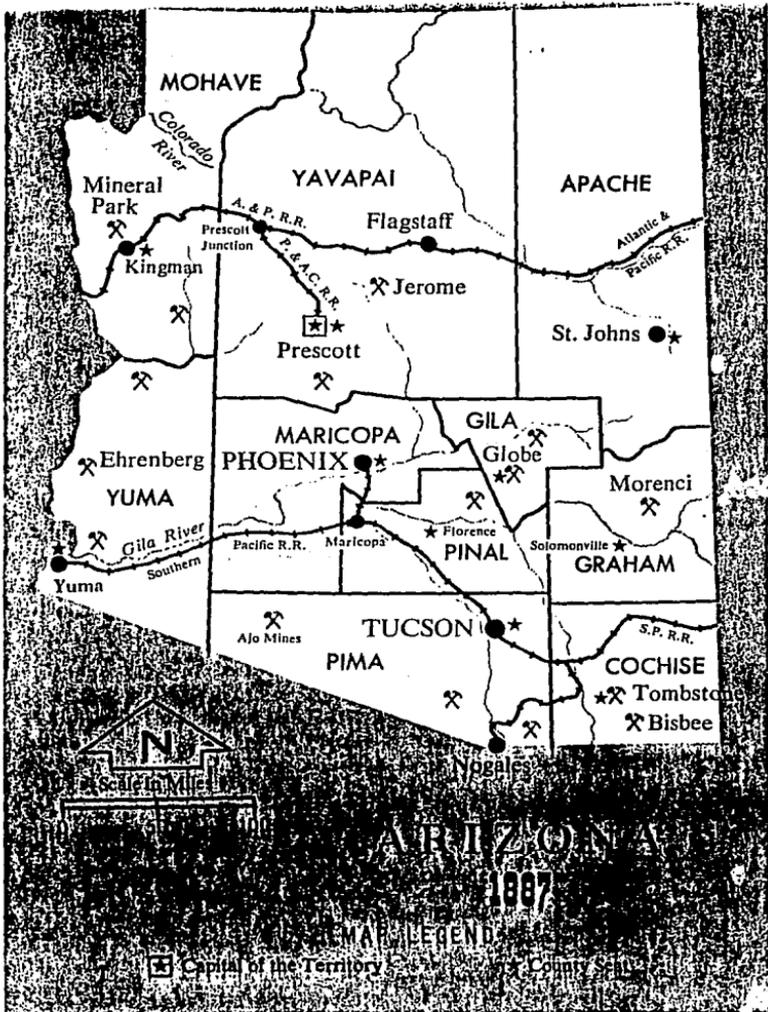
##### *A. Inicio de la construcción del ferrocarril de Sonora y solución a la disputa de las concesiones.*

Al llegar el mes de mayo de 1880, mientras continuaba la discusión en el IX Congreso de la Unión, en la capital del país, si se autorizaban o no las concesiones de la construcción de los ferrocarriles en la frontera norte, las compañías norteamericanas continuaban avanzando con sus proyectos de expansión a la frontera sur de los Estados Unidos y la prolongación de sus vías a territorio mexicano, luchando entre ellas y llegando a acuerdos de como se repartirían las rutas de la frontera y las mexicanas que se ligaran a éstas.

##### *A.1. Las compañías norteamericanas avanzan hacia la frontera mexicana y definen su proyectos.*

La Surthern Pacific R.R. Co. continuo su avance en la construcción de su línea férrea transcontinental. inauguró la línea del Fuerte Yuma a Tucson, Arizona, el 20 de marzo de 1880, conectándola a la línea que venía desde San Francisco California.

El Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. desde el este norteamericano había llegado el 9 de febrero de 1880 a Santa Fe en Nuevo México. para de ahí continuar a Demming y al Paso



Texas, donde se uniría al ferrocarril Central y al de Sonora que tenía proyectados construir en México. El proyecto anterior, la Atchison lo había madurado una vez que habían derrotado a la empresa de William J. Palmer del Denver and Rió Grande, y entablar negociaciones con el Southern Pacific R.R. Co. para que su vía férrea pudiera llegar a la frontera con México. Así, desde noviembre de 1878, su ingeniero William Moreley realizó el levantamiento topográfico desde el Centro de Nuevo México hasta Guaymas, también se hizo el levantamiento de una ruta alterna potencial de Deming y Benson hasta un lugar de la frontera con México, llamado Nogales, una vez que los empresarios bostonianos habían obtenido la concesión. <sup>1</sup> (Mapas)

#### **A.2. La llegada del ferrocarril a Tucson y su importancia regional.**

Mientras la Atchison continuaba su marcha dentro de Nuevo México y preparaba el inicio de la construcción de su línea férrea desde Guaymas, el tren del Southern Pacific R.R. Co. llegaba el 20 de marzo de 1880 a la ciudad de Tucson. Ciudad de 7 007 habitantes que fue - junto con el mineral de Tombstone las más importante del Territorio de Arizona-, centro comercial del territorio y de los pueblos mineros que se iban abriendo en el sur de Arizona y llave del comercio con Sonora, en especial con el puerto de Guaymas. <sup>2</sup> El Papa de la Iglesia Católica mandó desde Roma un telegrama de

felicitación al pueblo Tucsonense por la llegada del tren. En donde decía que Tucson fue fundado por los españoles, y que desde entonces contaba con la presencia de la Iglesia Católica, y que gracias al ferrocarril que venía desde San Francisco, le permitiría comunicarse con el mundo Cristiano, por lo cual mandaba su bendición. <sup>3</sup>

Efectivamente, la llegada del tren a Tucson le permitiría unirse al mundo cristiano y al mercado interno norteamericano, transformando la historia de esta región en su conjunto, por que el avance de la línea férrea hacia el este, permitió crear las condiciones para el desarrollo minero del sur de Arizona.

En una carta de Mr. Crocker, funcionario de la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R., propone a la compañía después de haber regresado de la celebración de la llegada del Southern Pacific R.R. a Tucson, la conveniencia de hacer la ruta a la frontera, vía Tombstone por el potencial que representaba. Por ello entró en negociación con la Southern para la utilización de esa ruta. <sup>4</sup> El mineral (argentífero) de Tombstone había iniciado su explotación en 1878 y para 1882-1884 contaba con cerca de 10 000 habitantes en el boom del mineral. <sup>5</sup>

*B. Formación y Construcción del ferrocarril de Sonora.***B.1. Venta del ferrocarril de Sonora a la compañía Atchison Topeka & Santa Fe R.R. Co.**

Una vez que la Atchison llegó a un acuerdo secreto con Robert R. Symon y Sebastián Camacho, representante de los dueños de la concesión del la vía férrea, se formalizó la formación del la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora el 29 de abril de 1879 bajo las leyes de Massachusetts, con un capital suscrito de \$ 1 200 000 dólares, aunque el control formal de la compañía lo lograron los inversionistas bostonianos dos años después. 116 Ya para el mes de noviembre de ese año, habían llegado al Puerto de Guaymas los primeros materiales para la construcción de la vía férrea, dentro de la que se encontraba la primera locomotora, a pesar de que no se había autorizado ninguna concesión ala compañía de parte del gobierno federal. <sup>7</sup> Lo anterior abrió seguramente expectativas en el puerto de Guaymas sobre la construcción del ferrocarril.

El 27 de febrero de 1880, el periódico del "New York Times" publicó lo que hasta entonces se había mantenido en secreto, que los inversionistas bostonianos dueños de la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co., habían organizado una compañía para la construcción de una línea Alburquerque, Nuevo México al El Paso, Texas y Guaymas, Sonora, la cual empezaría, según el periódico, dentro de poco tiempo. Así en

el mes de mayo se inició la construcción de la línea Rincon-Deming en el territorio de Nuevo México. Noticia, la cual al haber sido conocida por las autoridades mexicanas, hubiera sido motivo de cancelación de la concesión pues violaba ésta. Sabemos que la transacción se realizó en 1881 y fue oficial en 1882, cuando al conocer esta el gobierno mexicano, la justifico el representante de la compañía en México Sebastián Camacho y el presidente de la compañía Thomas Nickerson en un telégrama al secretario de Fomento, en donde dice lo siguiente: "

Aseguran al Sr. Ministro Pacheco no ha vendido su ferrocarril ni su concesión. Una parte de las acciones ha sido comprada por la compañía Atchison lo que dara un mayor vigor y solides a nuestra empresa. En la elección de hoy, han sido designados algunos de los interesados de la Compañía Atchison para la junta directiva, pero todos los demas miembros de ella, así como sus representantes son los mismos que el año anterior.'

B.2. Inicio de la construcción del ferrocarril de  
S o n o r a

Así como avanzaban las compañías ferrocarrileras en el sur de los Estados Unidos, también hacía lo mismo la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. con el de Sonora. La compañía mandó hombres experimentados en la construcción de líneas férreas norteamericanos, como fue el superintendente Daniel Bullard Robinson y el que fue su asistente por mucho tiempo, y nombrado ingeniero en jefe para la construcción del de Sonora, Willian R. Morely, quien inició los trabajos de construcción el 6 de mayo de 1880, con una cuadrilla al mando del mayordomo José Mitchel, en la Isla de la Ardilla en

el Puerto de Guaymas en donde se estableció el muelle de la compañía, aun sin contar con la autorización correspondiente del Poder Legislativo Federal. Junto con la construcción del ferrocarril se dio por parte de la compañía la del telégrafo, que puso en funcionamiento de Guaymas a Hermosillo el 27 de mayo. <sup>10</sup>

### B.3. Dificultades para la construcción del ferrocarril de Sonora.

Desde el inicio de la construcción los ingenieros de la compañía tuvieron que enfrentarse con varios inconvenientes, el primero fue la lenta comunicación, pues desde San Francisco tardaba de 3 a 4 meses, y de Boston, 6 meses; el segundo, el largo recorrido que realizaba el material de construcción, que había estado llegando desde noviembre del año anterior, del mar al puerto, como la madera de Oregón, Estados Unidos, para la construcción de los puentes y muelle, y los rieles desde Inglaterra; estos últimos pasaban por el Estrecho de Magallanes, para llegar finalmente a Guaymas; el tercero, la falta de mano de obra especializada, que obligó traer mano de obra desde el sur de los Estados Unidos y del sur de México. <sup>11</sup>

Las cuadrillas de trabajadores locales fueron formadas principalmente con yaquis, los cuales llegaron a ganar salarios de hasta \$ 5.00 a la semana. Esto provocó que muchos de los peones de las haciendas vecinas se incorporaran a la

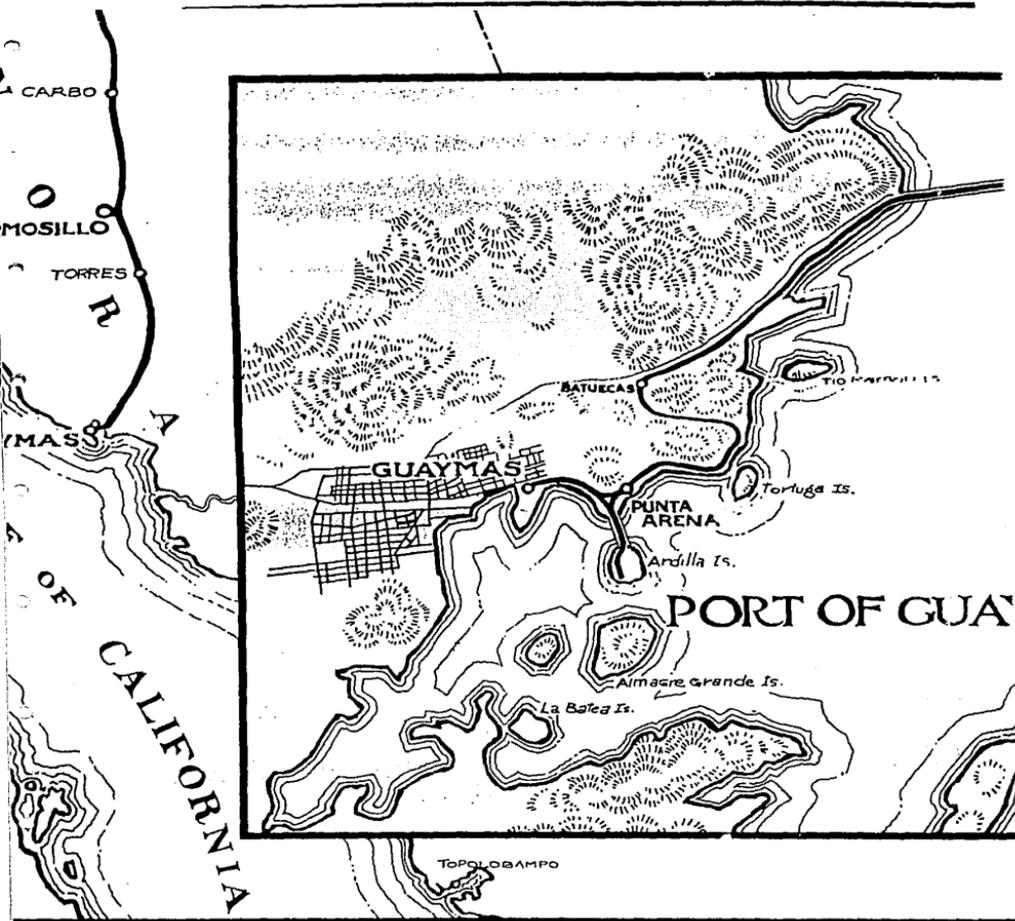
construcción de la línea, formando campamentos a lo largo de la vía en construcción.<sup>12</sup>

### B.3. Problemas de la compañía del ferrocarril con los vecinos de Guaymas.

Mientras continuaba la construcción del ferrocarril de Sonora y se proyectaba el del ferrocarril Central por parte de los inversionistas bostonianos de la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. y su rival Sullivan de la compañía del ferrocarril El Nacional, en el IX Congreso de la Unión todavía recordaban los últimos argumentos del diputado Alfredo Chavero en mayo de 1878, cuando se expresó en contra de la autorización de las concesiones a las empresas extranjeras, al decir que:

Hemos visto que cien leguas de camino de fierro de aquí a Veracruz han dado tal importancia a la compañía inglesa, que muchas veces se han venido a decidir las votaciones de la Cámara por esta misma influencia. ¿Y seremos tan locos que vengamos a establecer una influencia americana por una compañía que abrazara todo el país, como ha dicho la Comisión, todas nuestras comarcas, todos nuestros caminos? ¿Qué influencia tan poderosa sería aquella! Y esa influencia tan poderosa ¿no podría convertirse en una influencia enemiga?<sup>13</sup>

El poder y la influencia del capital foráneo, en este caso de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, se deja sentir en el Puerto de Guaymas desde su llegada, en donde trastrocán intereses económicos de los comerciantes y formas de vida de sus habitantes, lo que provoca un enfrentamiento entre éstos y la compañía.<sup>14</sup>



by John and Kirchner, John A.  
 Southern Pacific of Mexico and West Coast Route.  
 Edition: Golden West Publisher 1937

El ferrocarril se empezó a construir en Punta Arenas, las instalaciones de la empresa y un terraplén para unirla con la isla Ardilla en donde se construía el muelle por donde se desembarcarían los materiales de la compañía un lugar distante del puerto, y la vía del ferrocarril que salía para Hermosillo por el noreste de la bahía, lo cual significaba que no entraba a la ciudad.<sup>15</sup> Los porteños vieron con malos ojos estas acciones de la compañía y se opusieron a ellos por considerar que los afectaban y que afectaban al país. Las noticias de las fricciones aparecieron en el periódico "Alta" en California el 23 de septiembre de 1880 y en el "Star" de Tucson bajo el título "Exitación en Guaymas", diciendo lo siguiente:

... está reinando la mala inteligencia entre los americanos y mexicanos en aquel lugar. Se quejan estos últimos de que la Compañía del Ferrocarril está emprendiendo sus trabajos sin que se haya aprobado una concesión, que la única disposición que ha dictado el Gobierno de México ha sido para que se admita libre de derechos por la aduana el material para el camino; que los empleados de la Compañía que están en Guaymas han establecido una ciudad llamada Nueva Guaymas, la cual dista dos millas de la antigua ciudad de ese nombre y han trazado calles bautizándolas con nombres de personajes americanos, tales como : calle Morley; calle Simonds; calle Willard. Todo lo cual, dicen los mexicanos no sólo es contrario a las leyes sino insultante de una manera especial a ellos y en caso de llevarse a cabo el plano de la nueva ciudad, arruinaría a la antigua guaymas ya que todo el tráfico y comercio pasarán a la Nueva Guaymas. <sup>16</sup> ( Mapas)

Los habitantes veían por una parte con preocupación el que se construyera sin autorización del gobierno mexicano, de que el comercio se hiciera por el muelle de la compañía que estaría en mejores condiciones que el de Guaymas, desplazando la actividad comercial a la nueva ciudad, y que las calles de

la nueva ciudad les pusieran el nombre de los norteamericanos pertenecientes a la compañía, Morley, el ingeniero en jefe, Simonds, el director de la misma y Willard, el cónsul norteamericano en el puerto. La lucha del Ayuntamiento y los habitantes del puerto continuó hasta el año de 1882, en que mandaron un ocurso al Secretario de Fomento, en donde solicitaban que el nuevo muelle fiscal, la aduana marítima, almacenes y estación del tren se construyeran en los suburbios del puerto para beneficio del mismo. Petición que fue aceptada por el entonces presidente, General Manuel González.<sup>17</sup>

*C. Solución a la controversia de las concesiones ferrocarrileras del norte de México.*

Cuando a finales del mes de mayo de 1880, las opiniones divididas en la Cámara y en la prensa permitían presagiar que nuevamente se terminaría el período de sesiones del Congreso sin llegar a una resolución favorable para la autorización de las concesiones, el presidente Díaz decidió autorizar mediante un decreto del 1 de junio de 1880, que se pudieran concluir los contratos y otorgar las concesiones, respetando las siguientes limitaciones: no incluir la deuda inglesa en la negociación de las concesiones; la reversión del camino a la nación, libre de todo gravamen; y fijación de las tarifas máximas. La presidencia nombró a una comisión que aprobó las concesiones de los inversionistas bostonianos, el Central y

de Sonora, el 8 y el 14 de septiembre y el de Sullivan el 13 de ese mes.<sup>18</sup>

Las características que tuvieron las tres concesiones sirvieron, de manera general, como de modelo para las que se otorgaron años después en el país, y que, además, fueron integradas a la 1ª ley de ferrocarriles de 1899 que fueron :

a) Se limitaron a 99 años, después del cual pasaban al dominio de la nación.

b) Quedaban sujetos a las tarifas máximas.

c) El gobierno nombraría interventores y representantes en los consejos directivos.

d) Las compañías presentarían informes anuales sobre sus actividades.

e) Las empresas transportarían gratuitamente el correo y a empleados del servicio postal, y los empleados, carga del gobierno y las fuerzas del ejército pagarían tarifas especiales.

f) El gobierno podría usar los postes telegráficos para instalar sus alambres, sin costo alguno.<sup>19</sup>

A cambio recibieron importantes franquicias, exenciones en impuestos, libertad de importar material necesario para la construcción y funcionamiento de los ferrocarriles y subsidios pecuniarios.<sup>20</sup>

No podemos dejar de lado, el mencionar brevemente la política ferroviaria que hasta entonces había seguido el gobierno federal de parte de la administración de Porfirio

Días y Manuel González fue, a diferencia de lo que se cree, de control sobre las diferentes concesiones. El primer gobierno de Díaz se dedicó a hacer cumplir y cancelar las concesiones dadas por la administración de Lerdo y apoyar las que eran consideradas para satisfacer los anhelos de la República, apoyando los intentos de los capitalistas nacionales y los gobiernos estatales. Una vez demostrada la inviabilidad de estos, decidió apoyar la de los capitalistas extranjeros, principalmente en las líneas internacionales e interoceánica que tanta controversia levantó en el Congreso de la Unión. La política seguida por González fue la de continuar y hacer efectiva la política implementada por Díaz, continuando con el fomento de la inversión privada extranjera en los troncales e internacionales, sin que fueran una carga para el erario público y como se ve afinar la política de control y supervisión del estado al ir sustituyendo y afinando los apoyos y subvenciones a estas empresas, procurando obtener alguna ventaja para la nación. Entre estas se encontraban la creación de puertos, faros, telégrafos y otros apoyos que obligaron a dar a las compañías extranjeras a cambios de los apoyos y subvenciones de que gozaron. Los ferrocarriles recorrieron zonas que no tenían que ver con el sector exportador, sirviendo para integrar diferentes zonas, aunque el sector exportador domino la red ferroviaria.<sup>21</sup>

La concesión que se le dio a la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, el 14 de septiembre de 1880, se le

otorgó por 99 años para explotar una línea ferroviaria y su telégrafo correspondiente desde el Puerto de Guaymas hasta Paso del Norte, Chihuahua ( Ciudad Juárez), pudiendo ligar la línea principal con las ciudades de Ures y Álamos y enlazarla con alguna línea de los Estados Unidos. Dentro de las bases de la compañía, la empresa siempre sería mexicana, el Ejecutivo del país se reserva el nombramiento de su representante en la Junta Directiva y la compañía tendrá su domicilio, la compañía en Guaymas; la compañía tenía prohibido traspasar cualquier parte de la compañía a extranjeros o particulares sin el consentimiento del Ejecutivo Federal, transportar fuerzas extranjeras o efectos de alguna nación beligerante; dentro de los beneficios para la Compañía están que, previa indemnización, puede tomar los terrenos y materiales de particulares, y gratis los nacionales y criaderos metálicos, de carbón de piedra y sal. Queda exenta del pago de impuestos por 5 años en las mercancías que llegaran en barco para la Compañía. Además, para auxiliar la construcción del ferrocarril, muelle, telégrafo y demás dependencias se le concedió una subvención de \$ 7 000.00 pesos en efectivo por kilómetro construido, tenía la obligación de construir 50 kilómetros en los diez primeros meses y después 200 cada dos años hasta llegar a la frontera .<sup>22</sup>

### C.1. Proyecto de Symon.

Si bien las empresas norteamericanas luchaban y proyectaban sus compañías, Robert R. Symon, inversionista con varios intereses en la región, como fueron las Casas de Monedas de Hermosillo, Alamos y Culiacán y propietario de la concesión del ferrocarril de Sonora y gerente general del mismo, mientras mantenía parte del control de la empresa, antes de su muerte el 7 de octubre de 1881, trató, junto con sus socios, de hacer una red de comunicación en la región que abarcara los estados de Sonora y Sinaloa. El 29 de noviembre de 1880 firmaron un contrato para la construcción de una línea corta de Guaymas al Río Yaqui, en el Mineral de San Marcial donde esperaba establecer una industria del carbón, el cual no se llevó a cabo. El 20 de julio de 1881, el Congreso del Estado le dio una concesión de línea corta de Alamos a la costa de Yavaros, que tampoco se realizó; y ese mismo año Robert R. Symon consiguió alquilado el ferrocarril Sinaloa y Durango, que se construyó del puerto de Altata a Culiacán en 1882 conocido como "El Tacuarinero" (por los Tacuarines de harina de maíz cernida y manteca de res y puerco que vendían en el tren las mujeres de San Pedro y Aguaruto) fue el segundo ferrocarril del Noroeste.<sup>23</sup> Después aseguró una concesión de Mazatlán a Guaymas y otro de Mazatlán a Culiacán y algún punto en Durango o Coahuila que no se realizaron<sup>24</sup>. La visión de integrar las regiones y

ciudades más importantes del Noroeste, que no pudo concretar Symon, la retomaría al iniciar el siglo la Southern Pacific.

**C.2. Los proyecto de la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. y cambio de ruta a Nogales.**

Mientras la construcción del ferrocarril de Sonora continuaba al norte rumbo a Hermosillo, entregándose los primeros diez kilómetros de la vía el 17 de enero de 1881.<sup>25</sup> La compañía Southern Pacific R.R. Co. continuaba su camino a El Paso, Texas, después de haber llegado a Benson en junio y a Deming en diciembre de 1880, para llegar a El Paso, Texas, el 19 de mayo de 1881<sup>26</sup>. En tanto, la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. maduraba y planificaba sus rutas que no tenía completamente definidas, y negociaba por una parte con el gobierno mexicano una ruta alterna de la concedida de Hermosillo a Paso del Norte, con una de Hermosillo a un rancho en la frontera de Sonora llamado Nogales y, por otra parte, con el Southern Pacific, para poder utilizar su línea de Deming a Benson y de ahí unirla con la que venía de Guaymas, pues al final de cuentas, sino lograba está última no podía proyectarse la ruta a Nogales y tendría que seguir con la original al Paso del Norte. Las negociaciones las realizaba mientras seguía la construcción de sus líneas de Guaymas a Hermosillo y de Albuquerque a Deming en Nuevo México, que también había empezado en mayo de 1880.<sup>27</sup>

Para 1881 la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. había definido y arreglado la mayoría de las negociaciones que le permitiera ser operativo su proyecto en México y Sonora, como fueron: el haber recibido y aceptado una proposición satisfactoria del Southern Pacific R.R. Co. para el uso común de la vía de Deming, Nuevo México a Benson, Arizona con los mismos derechos; haber formado la empresa ferroviaria New Mexico and Arizona Railroad Company, el 17 de junio, para conectar la línea de Benson con Nogales, Arizona, iniciando la construcción el 20 de julio; en su Ferrocarril del Central Mexicano se colocó el primer riel por el gobernador de Chihuahua, Terrazas, el 2 de agosto de 1881; y una vez llegado el ferrocarril de Sonora a Hermosillo el 4 de noviembre de 1881, consiguió el 16 de diciembre la autorización del gobierno mexicano para ir a Nogales, manteniendo la autorización para construir la línea a El Paso. <sup>28</sup>

*D. La Terminación de la construcción del ferrocarril de Sonora y sus primeros efectos.*

La llegada del tren a Hermosillo el 4 de noviembre de 1881, inaugurando la línea Guaymas - Hermosillo, fue todo un acontecimiento en el que participaron miembros de la empresa en Sonora y autoridades civiles y militares estatales y federales, donde destacaba la del gobernador Carlos R. Ortiz, de los Diputados, del general J.T. Otero, de los empleados

públicos, así como los principales empresarios de las ciudades como F.M. Aguilar, Francisco Gándara, F. Alatorre y Francisco E. Rodríguez. Los festejos duraron dos días, después del cual quedaron establecidas las operaciones en ambas poblaciones.<sup>29</sup> Continuando la construcción al norte en su nueva ruta hacia Nogales, Sonora, para unirse con la que venía de la línea New Mexico and Arizona Railroad Company desde Benson, llegando el 10 de octubre a su destino, quedando unidas al colocarse el clavo de oro y plata el 25 de octubre de 1882 terminándose el primer ferrocarril internacional del país de 422.312 kilómetros, quedando una sola vía para la Atchison desde Benson, Arizona hasta Guaymas, Sonora <sup>30</sup>

(Mapa)

La terminación de la vía férrea marcaba, para el cónsul de los Estados Unidos, Alexander Willard, en cuyo honor se puso su nombre una de las estaciones del ferrocarril:

... una de las más importantes épocas en la historia del Estado de Sonora, conectando el puerto de Guaymas en el golfo de California con los puertos del litoral del Atlántico; uniendo los dos países con los rieles de acero y proveyendo rápida comunicación al Estado de <sup>31</sup> Sonora con los centros comerciales de los Estados Unidos

También el cónsul de México en Tucsón, informa que:

Con la terminación del Ferrocarril de Sonora ha quedado abierta a los comerciantes de aquel Estado ( Sonora) y de nuestra costa del Pacífico la vía del Este de los Estados Unidos, en cuyos mercados pueden obtener á precios mucho mas bajos que en San Francisco Cal. <sup>32</sup>

Lo gastado en la construcción hasta el 31 de diciembre de 1882 fue de \$ 4 746 703.49 dólares, que agregando los

otros costos de construcción y financieros por las seguridades emitidas a los subscriptores y otros de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, subió a \$ 10 501 703.49 dólares, recibió un subsidio por los 422.kilómetros de \$ 2 171 310.60 pesos. <sup>33</sup> Inversión que ninguno de los empresarios sonorenses estaban en posibilidades de sufragar. En un año y dos meses de funcionamiento desde la inauguración del tramo Guaymas- Hermosillo y Hermosillo- Nogales, los ingresos de empresa ferroviaria fueron los siguientes:

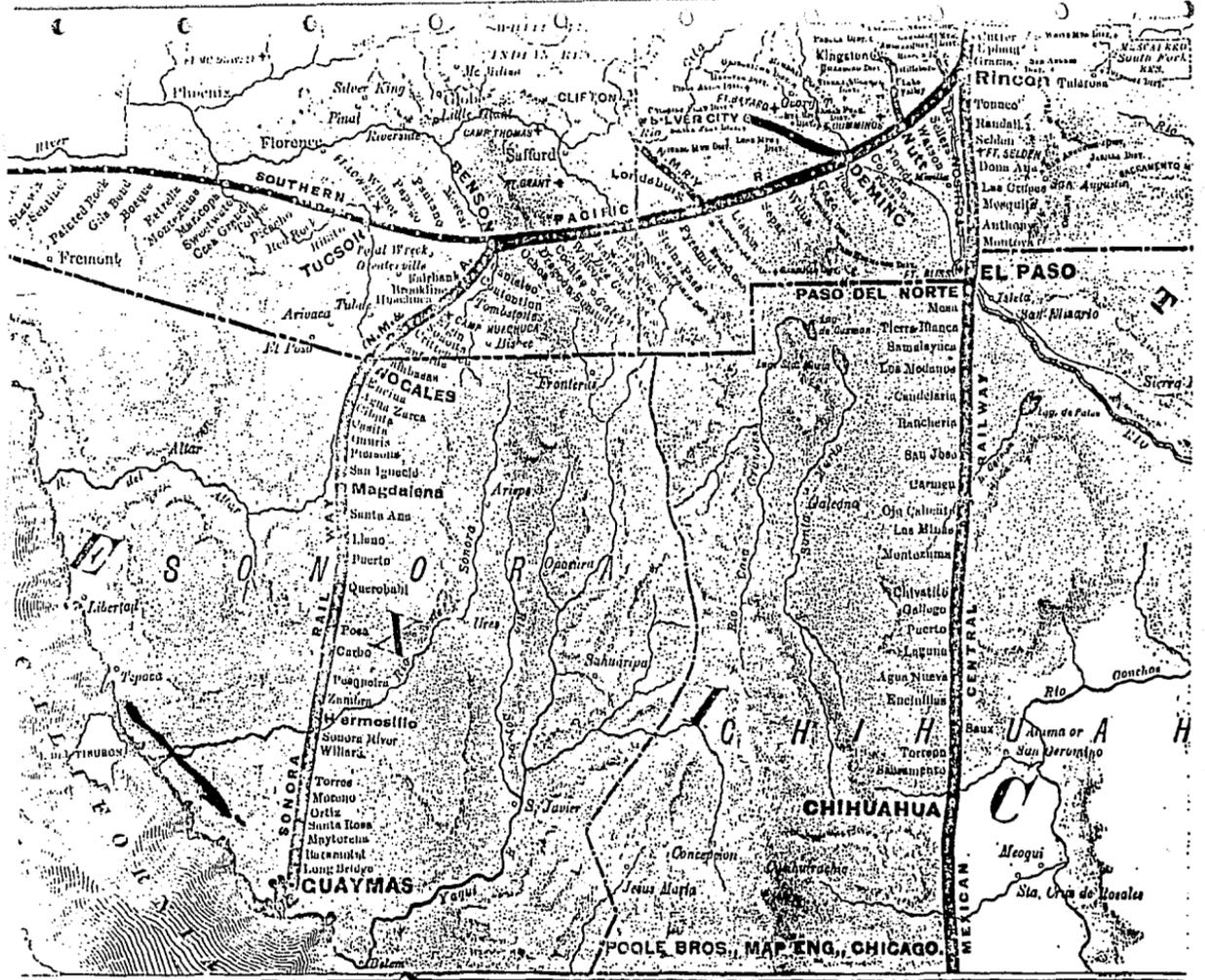
Cuadro No. 1  
Pasajeros y carga del ferrocarril de Sonora 1881-1882.

Año.	No.Pasa- jeros.	Ingreso Pasajes.	Carga Tonelada	Ingresos Carga.	Ingreso Totales
1881	6 380	\$ 11 303	604	\$17 254	\$28 558
1882		\$ 68 410		\$157 694	\$226105

Fuente: Antonio Peñafiel. Anuario Estadístico de la República Mexicana 1895, México. Secretaria de Fomento, 1896. p. 628. Sergio Ortíz Hernán, op. cit., p. 280

D.1. La ruta del ferrocarril de Sonora y lugares de importancia que cruza.

La ruta y estaciones de la línea férrea fueron planeadas para pasar por lugares importantes de los distritos centro-occidentales del estado, que según habíamos visto, eran los más pujantes en la década de los setenta del siglo XIX.<sup>34</sup> Así, se establecieron la estación en el Puerto de Guaymas, con 6 mil habitantes y centro comercial, estación "Batamotal" que



PHOENIX  
Silver King  
Pinal  
Florence

SOUTHERN  
TUCSON  
PINAL

CLIFTON  
Sufford  
Sufford

PACIFIC  
Sufford

KINGSTON  
LONDONBURY

EL PASO  
Tulacua  
Tonnoco  
Haudall  
Sedillo  
Donn Ay  
Las Cruces  
San Augustin  
Moguel  
Anthony  
Montez

PASO DEL NORTE  
Monsi  
Terra Blanca  
Samalayuca  
Los Mochales  
Candelaria  
Rancherito  
San Jose  
Uarumpi  
Oja Caliente  
Las Mulas  
Montezuma  
Chiyatillo  
Gallago  
Puerto  
Laguna  
Agua Nueva  
Encinillas  
Torreon  
Bismarck

EL PASO  
Salinas  
San Alvarado  
Sierra

COCALES  
Garcia  
Santa Garcia  
Guadalupe  
Pinosoles  
San Ignacio  
Magdalena  
Santa Ana  
Llano  
Puerto  
Querebani  
Eosa  
Carbo  
Pozos  
Zanaton  
Vermosillo  
Sonora Nayar  
Willara  
Toros  
Mocino  
Ortiz  
Santa Rosa  
Maytorena  
Llanos de Guadalupe

Magdalena

DALENA  
Chihuahua

CHIHUAHUA

SONORA  
CUAYMAS

POOL BROS. MAP ENG., CHICAGO.

daba salida a la producción de algodón, maíz y trigo producido en el valle de Guaymas y la estación más próxima a las tierras del río yaqui, la estación "Maytorena" en medio de una pujante región agrícola. La estación "Ortiz", que daba salida a la producción minera de los minerales de "La Dura" y "Suaqui" y a las zonas carboníferas de "Barrancas" y " San Marcial " y, por estar en una región de estrategia militar, jugaría un papel militar muy importante en las campañas del Yaqui y que junto con la estación "Torres" daban salida a la región minera del norte del distrito de Guaymas y del sur de Hermosillo con el mineral de Minas Prietas. La estación de la ciudad de Hermosillo, que tenía más de 12 000 habitantes, en la recién establecida capital del estado, vino a reforzar su carácter de llave del comercio con Guaymas y el interior del estado, y daba salida a la producción minera y agropecuaria del distrito del mismo nombre y a los poblados del Río Sonora. Las estaciones "Pesquera" y "Carbó" permitían la salida de la producción agropecuaria y minera del distrito de Ures, la antigua capital del estado y a la fabrica de hilados y tejidos de " Los Angeles " que desde 1843 funcionaba en el estado. La estación "Santa Ana" puerta de entrada al distrito de Altar con fuerte potencial minero y agrícola. La estación del poblado de " Magdalena" con 3 000 habitantes, antigua aduana, antes de ser cambiada a Nogales y región comercial y agrícola importante.<sup>35</sup> Este ferrocarril al igual que el Central, El Nacional y el del Itsmo, no

# ITINERARIOS GENERALES DEL ESTADO DE SONORA

NUMERO I.

## ITINERARIO DEL FERROCARRIL DE SONORA.

COMPANIA LIMITADA DEL FERROCARRIL DE SONORA.

ITINERARIO NUM. 35.

Arreglado al meridiano de Guaymas,

---DOMINGO, DICIEMBRE 8 DE 1889.---

A LAS 12.05 A. M.

---Obsérvese que se han hecho importantes alteraciones.---

Trenes para el Sur	DISTANCIA DESDE NOGALES.	ESTACIONES.		DISTANCIA DESDE GUAYMAS.	Trenes para el Norte.
NUMERO 1.		Primera división.			NUMERO 2.
MINUTO.	KILOMETROS			KILOMETROS	MINUTO.
11.40 A. M.	426.1	Llega	<b>GUAYMAS</b> Sale	T	1.40 P. M.
			4.0		
11.27	422.1	F	BATUECAS	4.0	1.55
			2.6		
11.22	419.5	F	PLEAMAR	6.6	2.05
			5.8		
11.10	413.7	S	BATAMOTAL	12.4	2.13
			11.6		
10.47	402.1	F	MAYTORENA	24.0	2.38
			8.2		
10.30	393.9	F	SANTA ROSA	32.2	2.55
			15.5		
9.58	378.4	S	ORTIZ	T 47.7	3.30
			24.0		
9.06	353.8	F	MORENO	72.3	4.21
8.02	323.2	Sale	30.6	Llega	5.25
7.32		T	Llega <b>TORRES</b> Sale	T 102.9	5.55
			13.3		
7.05	309.9	F	VEGA	116.2	6.23
			10.2		
6.44	299.7	F	WILLARD	126.4	6.45
			14.2		
6.14		S	JUNCTION	140.8	7.15
6.04	281.7	Sale	3.6	Llega	7.25
5.34		S	Llega <b>HERMOSILLO</b> Sale	T 144.4	7.55
			3.6		
5.24	278.1	S	JUNCTION		8.05
			12.5		
4.28	256.3	F	ZAMORA	169.8	8.50
			13.3		
3.54	243.0	S	PESQUEIRA	T 183.1	9.18
			18.9		
3.06	224.1	F	SELVA	202.0	9.57
			15.5		
2.26	208.6	S	Sale <b>CARBO</b> Llega	N 217.5	10.30

Trenes para el Sur.	DISTANCIA DESDE NOGALES.	ESTACIONES.		DISTANCIA DESDE GUAYMAS.	Trenes para el Norte.
SERIE 1.		SEGUNDA DIVISION.		SERIE 2.	
MIXTO.	KILOMETROS			KILOMETROS	MIXTO.
2.06	208.0		Llega . . . . . CARBO . . . . . Sale	217.5	10.50
1.16	188.8	S	19.8 POSA . . . . . T	237.3	11.32
12.20 A. M.	166.3	S	22.5 QUEROBABI . . . . . T	259.8	12.20 A. M.
11.45	159.3	F	13.0 PIERTO . . . . .	272.8	12.58
10.40	128.3	F	25.0 LLANO . . . . .	297.8	1.50
9.40	105.1	S	23.2 SANTA ANA . . . . . T	321.0	2.50
8.40	80.8	S	18.3 MAGDALENA . . . . . T	339.3	3.50
8.10	79.0	F	7.8 SAN IGNACIO . . . . .	347.1	4.12
7.58	76.0	F	3.0 PIERSON . . . . .	350.1	4.24
7.32			Sale . . . . . 8.4		4.45
7.02	67.6	F	Llega . . . . . IMURIS . . . . . Sale T	358.5	5.15
6.37	58.1	F	9.5 CUMARAI . . . . .	368.0	5.40
6.00	43.3	F	14.8 CASTA . . . . .	382.8	6.17
5.36	33.5	F	9.8 CIBITA . . . . .	392.6	6.41
5.00	19.2	F	14.3 AGUA ZARCA . . . . .	406.9	7.17
4.37	10.0	F	9.2 ENCINA . . . . .	416.1	7.52
4.00 P. M.			Sale . . . . . NOGALES . . . . . Llega N	426.1	8.20 A. M.

- "S" Parada ordinaria.
- "T" Estación telegráfica de día.
- "F" Estación de comida.
- "L" Parada, mediante señal, para tomar ó dejar pasajeros ó carga.
- "N" Estación telegráfica de día y de noche.

### Los trenes se cruzan en Querobabi

A. A. Robinson,  
2º Vice-Presidente y Gerente General.

H. T. Richards,  
Gerente General Auxiliar.

J. A. Naugle,  
Agente General de Carga y Pasajeros.

Todos los coches están provistos de Coches dormitorios Pullman.

corresponden a los ferrocarriles que después se continuaron construyendo, ligados a la minería, actividad que les daba su lógica; sino como hemos estado analizando para el caso de Sonora a políticas estratégicas de las Compañías y a intereses geopolíticos de los países. (Cuadro y Mapa)

## D.2.El ferrocarril New Mexico & Arizona Railroad y su importancia dentro del proyecto de la Atchison.

A su vez el New Mexico & Arizona Railroad Company fue planeado para pasar por zonas importantes relacionadas principalmente con la minería, como fue la estación terminal de Benson, en donde se estableció la refinería de la Benson Mining and Smelting Co. en septiembre de 1882. Pasó cerca del mineral de Tombstone que era el mineral más importante del sur de Arizona; en la estación de "Las Calabazas", donde estaba la antigua Aduana Fronteriza, se estableció una compañía minera y una refinería; finalmente Nogales donde se establecieron las Aduanas Fronterizas de ambos países.<sup>36</sup> Con la construcción de la vía y la de Sonora. Los productores mineros de Sonora, principalmente del norte, exportan sus producción para el beneficio a las refinerías o haciendas de beneficio de Benson, Demming y Denver en Estados Unidos por ser las más inmediatas a la frontera, y que se prestan más para el transporte de los metales aprovechando la vía del ferrocarril, aunque que para poder cubrir los gastos de

fletes, agencias y demás necesitaban ser metales de muy alta ley.<sup>37</sup>

La consumación de la construcción le permitió a la Compañía Atchison tener una sola vía, que de hecho así presentaba en su propaganda de Benson, Arizona al Puerto de Guaymas. Las refinерías que quedaron en Calabazas y Benson a parte de darle servicio a la zona minera arizonense, también muy probablemente sirvieron para beneficiar la producción de Sonora en donde siempre hubo la necesidad de estas instalaciones. ( Mapa )

### D.3.Solución a las demandas de los vecinos de Guaymas.

La lucha de los habitantes del Puerto de Guaymas, para lograr que la compañía estableciera en Punta de Lastre, y no en Punta de Arenas, las instalaciones del ferrocarril y muelle continuaron hasta el año de 1882, en que el Presidente Manuel González aprobó que la estación del ferrocarril, muelle fiscal, almacenes y aduana quedara en el lugar que deseaba el Ayuntamiento y los vecinos, encargando al gobernador Carlos R. Ortíz, quien había abogado a favor de éstos, vigilara su cumplimiento. En un último curso del 13 de julio de 1882 piden los habitantes de Guaymas a Carlos Pacheco, Secretario de Fomento, que ordene a la compañía la construcción de la estación en Punta de Lastre, este le encarga, en un oficio del 2 de agosto, al gobernador que

vigilara que sin pérdida de tiempo se estableciera la estación en el Puerto de Guaymas.<sup>38</sup> La Compañía del ferrocarril a de más de construir un nuevo muelle, estación del ferrocarril, casa redonda, bodegas, oficinas y telégrafo que vienen a transformar la fisonomía del Puerto, instala un faro de cuarto orden, con torre de fierro, que permitió una mayor seguridad a la navegación.<sup>39</sup>

#### *E. Los efectos del ferrocarril en Sonora.* <sup>40</sup>

Los primeros 13 meses ( octubre de 1881 a octubre de 1882 ) del funcionamiento del ferrocarril, en donde se fueron explotando los tramos según se aprobaban hacia la frontera con Nogales, hasta su terminación el 25 de octubre de 1882, mantuvieron la tendencia de la preminencia de la transportación desde el Puerto de Guaymas. Desde octubre a septiembre los pasajeros y carga recorrieron regularmente toda la distancia entre Guaymas y Hermosillo. De los 20 743 pasajeros, esto es 53 pasajeros promedios diario, 10 941 de subida y 9 800 de bajada, en donde un promedio de 26 iban de sur a norte y del norte a sur. De los 11 301 toneladas 7 950 eran de subida y 3 357 de bajada. La carga de subida es el doble de la de bajada, por que es la que se transporta del Puerto de Guaymas a Hermosillo y Magdalena, mercancía que puede pagar los altos fletes y la de bajada esto es la de las regiones al puerto consistente en harina, frijol, garbanzo,

maíz y pieles no pueden pagar el máximo de los fletes del ferrocarril. Como vemos el flujo de las mercancías se mantiene desde el puerto de Guaymas, centrado en Hermosillo y Magdalena, como distribuidores de esos productos. <sup>41</sup> Lo anterior también es reportado, por el Cónsul de México en Tucson, aduciendo que las altas tarifas del ferrocarril de Southern Pacific R.R.Co. hace que las mercancías se encarezcan en Arizona y es la razón por la cual los comerciantes en Sonora prefieren muchas veces recibir sus efectos por la vía de Guaymas, que es relativamente más barata. <sup>42</sup>

La construcción del ferrocarril vino a reforzar la tendencia que venía dándose desde la década de los setenta, del desplazamiento de la importancia de la sierra al centro-noroccidental de Sonora, y a impulsar las regiones cercanas al corredor Guaymas-Hermosillo-Magdalena-Nogales, ya que al establecer estaciones en lugares donde no existía población alguna o en zonas estratégicas reforzó cambios dentro del Estado, como fue el caso destacado de Nogales. (Mapa)

#### E.1.La ciudad fronteriza y el contrabando.

Habíamos mencionado que la corriente del contrabando se empieza a dar con mayor fuerza en el norte del estado a partir de 1877, como consecuencia de la llegada del ferrocarril Southern Pacific a Yuma, Arizona. Este fenómeno

del comercio ilícito se fue ampliando esos años a medida que la vía continuaba rumbo al Paso, Texas, pero en especial con su llegada a Tucson, contribuyendo al incremento del contrabando que obligó al gobierno federal a establecer primero un contraresguardo, que no funcionó y, finalmente, establecer el cambio de las aduanas fronterizas de Sonora. Esta iniciativa fue presentada en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, estableciendo lo siguiente:

El incremento que tomó el contrabando por la frontera del Estado de Sonora, obligó al ejecutivo a establecer un contraresguardo que vigilara aquella parte del país evitando ese tráfico clandestino que no solo priva al Erario de una parte de sus rentas, sino que venía á desequilibrar el comercio de buena fé.

La experiencia ha demostrado en el tiempo transcurrido desde el establecimiento de dicho contraresguardo, que éste si bien ha dado buenos resultados, no es bastante para sofocar el contrabando, siendo necesario dictar otras medidas, entre las cuales la que ha parecido mas conveniente es el estudio que se ha hecho de este negocio, ha sido la de establecer Aduanas fronterizas con los nombres de Quitovaquita, Sasabe, Nogales y Palominas en la frontera del espresado Estado; y en tal virtud, haciendo uso el presidente de la República de la facultad que le concede ... la constitución federal, ha habilitado para el comercio de importación las cuatro Aduanas referidas, y se ha ordenado al mismo tiempo la clausura de las de Altar y Magdalena, cuya ubicación léjos de la línea divisoria, perjudica á los intereses fiscales de la República.<sup>43</sup>

El establecimiento de la Aduana de Nogales se dio mediante decreto presidencial del 2 de agosto de 1880.<sup>44</sup> Una vez confirmado el cambio de ruta del ferrocarril, la población creció con los trabajadores de la compañía que se establecieron allí, así como los empleados y comerciantes que empezaron a llegar, lo cual también provoco una lucha por la propiedad de los terrenos del nuevo poblado entre los

comerciantes que venían de Guaymas y los antiguos propietarios. El crecimiento de Nogales obligó también a los Estados Unidos a cambiar su Aduana fronteriza de Calabazas, Arizona a Nogales, Arizona, que según cálculos del cónsul de mexicano en Tucson, esto podría permitir formar una población de 1 000 a 1 500 personas, como así sucedió.<sup>45</sup>

## E.2. Acaparación y lucha por los terrenos baldíos.

Así como se dio una lucha por los terrenos de Nogales, con la construcción del ferrocarril se da, de una manera aun mayor, la denuncias y adjudicación de terrenos baldíos, por la valorización que sufrieron esto por la construcción del ferrocarril, comparado con su bajo precio de \$ 0.12 la hectárea y \$ 210.67 de sitio de ganado mayor que se mantiene hasta los ochenta, estimula las adjudicaciones como se aprecia en el cuadro siguiente <sup>46</sup> . Así tenemos :

Cuadro No. 2  
Terrenos Baldíos en Sonora 1879-1882

Año.	Títulos	Ext. Hectáreas
1879	12	28 507
1880	33	99 377
1881	60	146 791
1882	65	168 553

Antonio Peñafiel, *op. cit.*, p. 556-557.

Es de hacer notar que, si bien la vía paso por zonas de potencial minero, agrícola y comercial, no cruzó zonas con

importantes comunidades indígenas, pero su influencia aceleró las presiones sobre ellas.

### E.3. La minería y el ferrocarril de Sonora.

En el caso de estos dos primeros años de funcionamiento del ferrocarril, no se deja sentir de manera inmediata una influencia en la producción y desarrollo minero de Sonora, como sucedió en su contraparte de Arizona, en donde mencionamos el establecimiento de diferentes industrias mineras en sus estaciones. En Sonora influyó en la adquisición de intereses mineros, que se realizaron en Estados Unidos, en donde se formaron compañías en New York como: Minas Prietas, Co., North Mexico Mining Co. y Santa María para explotar diversas minas en el estado, y la Compañía Mc. Farland Morgan para explotar "La Quintera" de Álamos. Otras como la Crestón Colorado Gold Mining Co. de Cleveland, Ohio, se formaron para explotar Minas Prietas y La Moctezuma Concentrating Co. para explotar las minas de Pilares. <sup>47</sup>

El ferrocarril desde su construcción significó un cambio en la vida económica y social de Sonora; pero también vino a acentuar tendencias de desigualdad regional al favorecer las tendencias que se venían dando desde los setenta a favor de la parte central-occidental del corredor Guaymas-Hermosillo-Magdalena y ahora con Nogales. El ferrocarril como una parte

de las condiciones que permitieron acelerar la transición, tuvo que esperar a que se resolvieran problemas internos y externos que permitieran potencializar su efecto y desarrollo como fueron: el fracaso de la inversión extranjera en la minería en los años anteriores; terminar con la guerra apache evitando su depredación en el norte del Estado; la guerra contra yaquis y mayos que en estos años se torno más cruenta; la epidemia de fiebre amarilla que asoló a Guaymas y Hermosillo; las luchas políticas internas entre la oligarquía sonorense; y el bandolerismo que azotaban los caminos.<sup>48</sup>

## Notas capítulo IV.

- 1.- John Signor y John A. Kirchner. *The Southern Pacific of México and the West Coast Route*. San Marino, Golden West Publisher, 1987. p.12
- 2.- El Condado de Pima, donde se encontraba Tucson tenía 17 006 habitantes y Tucson 7 007. Walker y Bufkin. *Historical Atlas of Arizona*. Oklahoma. University of Oklahoma. 1979. p 60. La fecha de la llegada fue tomada de Neill Wilson y Frank Taylor. *Southern Pacific. The Roaring Story of a Fighting Railroad*. Mc. Graw-Hill Book Company Ind., New York. 1952
- 3.- Neill Wilson y Frank Taylor. *Southern Pacific. The Roaring Story.*, op. cit., p.75
- 4.- Tomado de David Myrick." *New Mexico and Arizona Railroad Company* ", *Railroads of Arizona*, vol I. Barkeley, Howell-North, 1975. p.263
- 5.- Walker y Bufkin, op. cit., p 61 ; James W. Bykit Forgin the copper collar. *Arizona's Labor-management war of 1901-1921*. Tucson, The University of Arizona Press, Tucson, Arizona 1982. p 14.
- 6.- Oficio Ignacio Mariscal secretario de Relaciones Exteriores al oficial mayor encargado del la Secretaría de Fomento del México 25 de mayo de 1882, en donde le informa de las negociaciones de los propietarios del Ferrocarril de Sonora con la Atchison Topeka & Santa Fe R.R. Co. Archivo General de la Nación ( AGN) Archivo Histórico de la

Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas ( AHSCOP ). Ferrocarril de Sonora 6/87-1 foja 7-11. David M. Pletcher "The Development of Railroads in Sonora " *Interamerican Economic Affairs*, vol.1, 1948, p.20; John Signor y John A. Kirchner, op. cit., p. 12. David M. Pletcher es de los autores norteamericanos que durante la década de los cincuenta se dedico al estudio de la inversión norteamericana, en especial, en los ferrocarriles en México y sus efectos económicos. Con su trabajo sobre el ferrocarril de Sonora en 1948, da inicio a una serie de artículos sobre el tema como: "The Building of the Mexican Railway " *Itahr*, vol 30, 1950; "2 México, campo de inversiones norteamericanas: 1867-1880 " *HM*, vol. 2, 1952; *Rails, Mines and Progress, seven American Promoters in México, 1867-1911*. Ithaca: Cornell University Press, 1958. Sin duda obra pionera para el estudio de la inversión extranjera vista desde los Estados Unidos.

7.- Consuelo Boyd. "Twenty Years to Nogales, The Bulding of Guaymas- Nogales Railroad ( 1862-1882) " *Journal Of Arizona History*, Vol 22. No.3 Tucson, Arizona Historical Society, Autumn, 1981. p. 303

8.- Tomado del libro de John Signor y John A. Kirchner, op. cit., p. 12

9.- Telégrama de Thomas Nickerson al secretario de Fomento Carlos Pacheco, 11 de abril de 1882. AGN.AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/87-1 foja 53-54.

10.- Informe del Ingeniero Oficial A. Moreno al Ministro de Fomento desde Guaymas, Sonora el 15 de enero de 1881. AGN. AHSCO. Ferrocarril de Sonora. 6/37-1. F.1. Ramón Corral. Memoria de la Administración Pública del Estado de Sonora. Guaymas, Imprenta de Gaxiola y Ca., 1891, Tomo I p. 266. David M. Pletcher. " The Development of Railroads in Sonora ". Interamerican Economic Affairs. Vol 1, 1948. p 20.; Francisco R. Almada El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, México, 1971. p.106. Este último autor es de los historiadores regionales que más significativamente se destacaron en lo que sería el estudio de la historia regional, sus Diccionarios de Historia, Geografía y biografía de Sonora y Chihuahua, son de consulta obligatoria en la historiografía de la región. Que junto con la que realizo dentro de estos Diccionarios sobre los ferrocarriles y libros como el que se menciona, sobre el Chihuahua al Pacífico son indispensables fuentes de consulta.

11.- En su trabajo Gerardo Refique se refiere, desde una perspectiva de la teoría de la dependencia, un análisis de buena parte del siglo XIX y al ferrocarril, retomando mucha de las fuentes anteriormente consultadas por algunos trabajos nacionales, que desgraciadamente no consultó y que es común en este tipo de trabajos. Gerardo Refique En el umbral del capitalismo. economía y sociedad en una región de frontera. Sonora, 1830-1900. Mecanuscrito. Nueva York, 1989. pp.226-

228. David M. Plecher. " The Development of Railroads in Sonora ", op. cit., p 20.

12.- Ver en David M. Pletcher, op. cit., p 21.

13.- Alfredo Chavero importante político e intelectual liberal que participo en la obra México a través de los siglos coordinada por Vicente Riva Palacio. La cita fue tomada de Francisco R. Calderon " Los Ferrocarriles" en Daniel Cosío Villegas Coordinador Historia Moderna de México: El Porfiriato. La vida económica. 2a edición. México, Editorial Hermes, 1974.vol.1, p 511

14.- El puerto de Guaymas como habíamos mencionado anteriormente junto con el de Mazatlán, los más importantes del Pacífico norte y puerta de entrada y salida, hasta antes de la llegada del ferrocarril a Arizona, de las mercancías a la parte meridional de Sonora y Arizona. Por sus muelles salían los metales preciosos, la harina de trigo y los productos agropecuarios que se exportaban, y a él llegaban manufacturas y productos de los puertos de Boston, San Francisco, Liverpool y Amsterdam. El comercio permitió que en el puerto se formaran los negocios y capitales más importantes del estado. Se puede consultar el trabajo de Gregorio Torres Mora " Los comerciantes de Guaymas y el desarrollo económico de Sonora 1825-1910 " en Memoria del VIII Simposio de Historia y Antropología de Sonora. Hermosillo. Instituto de Investigaciones Históricas ( IIh)- Universidad de Sonora( Unison). 1984. Para los problemas del

Ferrocarril con el puerto se puede consultar sobre este problema el trabajo de Juan José Gracida " Problemas con el Ferrocarril de Sonora en el puerto de Guaymas " en Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia, Hermosillo., Sociedad Sonorense de Historia, enero -febrero 1984, pp 9-11.

15.- Informe del Ingeniero Oficial A. Moreno al Ministro del fomento. Guaymas 15 de enero de 1881. AGN. AH COP. Ferrocarril de Sonora 6737-1. f1 y 2.

16.- Archivo Histórico del Estado de Sonora (A.H.E.S) Ferrocarril de Sonora Exp. 422.

17.- Archivo General de la Nación ( A.G.N) Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ( A.H.S.C.O.P ) Ferrocarril de sonora 6/49-1. foja 34. Juan José Gracida Romo. " Problemas con el Ferrocarril de Sonora en el Puerto de Guaymas ", op. cit., p 10.

18.- Francisco R. Calderon, op. cit., p. 514.

19.- Francisco R. Calderon, op. cit., p. 488-489,515-516,540-541; Daniel Cosío Villegas. Llamadas. F.C.E. 1980, p.194; John H. Coatsworth, op. cit., p.35; Sergio Ortiz Hernán, op. cit., p. 172.

20.- Sergio Ortiz Hernán. Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987.Tomo I, p. 189.

21.- Francisco R. Calderon, op. cit., p. 488-489,515-516,540-541; Daniel Cosío Villegas. Llamadas. F.C.E. 1980, p.194;

John H. Coatsworth, op. cit., p.35; Sergio Ortiz Hernán, op. cit., p. 172.

22.- En este contrato se sustituye la sección de los terrenos baldíos que habían sido considerado exagerado en 1872 en la concesión Eldredge del ferrocarril de Sonora y levantó grandes polémicas. Decreto de aprobación del Presidente Porfirio Díaz del contrato de concesión del ferrocarril de la Compañía Limitada del ferrocarril de Sonora, del 14 de septiembre de 1880.A.G.N. Secretaría de Fomento y Obras Públicas. Decretos y circulares Caja 10. Francisco r. Almada El Ferrocarril Chihuahua al Pacifico, México, 1971. p. 57. Francisco R. Calderon, op.cit., p .511.

23.- Francisco R. Calderón., op.cit., p 525; Juan José Gracida Romo. " Historia del ferrocarril Altata- Culiacán, durante el Porfiriato en Sinaloa."Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia. Hermosillo, Sonora. Sociedad Sonorense de Historia. No. 38 mayo-junio de 1988.p. 6-11. Un ferrocarril que se concesionó el 20 de julio de 1881 fue el de Álamos al puerto de Yavaros, que se declaró caduco tiempo después.Epifanio Zamorano Ramos." concesiones ferroviarias en Sonora , no realizadas".Memoria XII Simposio de Historia y Antropología de Sonora. Hermosillo, Son. IIH-Unison. 1987. p. 259 .

24.- La información sobre los intereses en las casas de moneda y otras inversiones se encuentran en el libro de Alberto Francisco Pradeau Sonora y sus Casas de Moneda, 2º. edición Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1983.

p.93-94; Referente a sus proyectos ferrocarrileros se puede consultar a Francisco R. Almada, op. cit., p. 109; Francisco R. Calderon, op. cit., p. 523; David M. Pletcher, op. cit., p.25 y 32.

25.- Al recibir el Ingeniero Inspector los primeros diez kilómetros, el representante de la Compañía el señor Sebastián Camacho pide al Ministro de Fomento el pago de la subvención correspondiente a los primeros kilómetros. Además se autoriza abrir el servicio al público bajo la responsabilidad de la empresa, para que la gente viaje en las plataformas del ferrocarril. Ocurso de Sebastián Camacho al Ministro de Fomento. México 10 de febrero de 1882. AGN.AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/37-1. Foja 8. Comunicado de la Secretaría de Fomento al Ingeniero Inspector del ferrocarril de Sonora. México 22 de septiembre de 1881. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/37-1. Foja 41.

26.- Neill C. Wilson y Frank Taylor. *Southern Pacific. The Roaring Story of a Fighting Railroad.* New York Mc. Graw- Hill Book Company Ind. 1952. p. 76.

27.- Controvercia del Sonora. Decreto de la Córte Superior de Kansas enviada a la Secretaría de Fomento, de Boston el 20 de mayo de 1886. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora. 6/107-1. Foja 7. David F. Myrick. " New Mexico and Arizona Railroad Company, Railroads of Arizona " en *The Southern Roads.* Barkeley, California. Howell-North, 1975. Vol 1. p. 268. Jonh Signor. John A. Kirchner. *The Southern Pacific of Mexico and*

the West Coast Route. San Marino. Golden West Publisher. 1987.  
p.12

28.- Controversia del Sonora. Decreto de la Corte Superior de Kansas...AGN.AHSCOP... op.cit. foja 7; Luis E. Bracamontes. Ferrocarriles en México. Reseña Histórica en Obras Públicas en México. Documentos para su Historia. México, Secretaría de Obras Públicas, 1976. vol 2 p. 66; James Marshall Santa Fe, The Railroad That Built an Empire. New York, Random House, 1945. p 174; Francisco R. Calderon, op. cit., p 518; David F. Myrck, op. cit., p. 270; J. Signor y J. Kirchner, op. cit., p 12. Un hecho por demás significativo en ese año de 1881, fue que los directivos de la empresa Atchison entraron en arreglos con los del ferrocarril de Sonora, por medio del cual, por la entrega de los \$ 5 248 000 dolares del capital Stock de la Compañía del ferrocarril de Sonora recibían \$ 2 700 000. dolares del capital Stock de la Atchison. El interés anual de los bonos del la Compañía Limitada del ferrocarril de Sonora por \$ 283 500. dolares quedaban garantizados por la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. Con la anterior transacción pasa a poder de la Atchison el de Sonora, en una transacción que sera oficial para México hasta 1882. Controversia del Sonora. Decreto de la Corte superior de Kansas, mandada a la Secretaría de Fomento. Boston 20 de mayo 1886. Archivo General de la Nación (AGN), Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (AHSCOP). Ferrocarril de Sonora 6/107-1 Foja 8.

29.- Después de que fueron recibidos los 44 últimos kilómetros del ferrocarril por el Ingeniero Inspector Leopoldo Zamora, se procedió al Programa de inauguración el 4 de noviembre a las seis de la mañana con la salida de un tren especial de Hermosillo a Guaymas y que terminaba a las nueve de la noche cuando regresaran a la ciudad con un baile en el Teatro de la ciudad en Hermosillo. Programa de Inaguración. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/37-1 foja 52.

30.- Francisco R. Almada. El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, op. cit., p. 109. Juan José Gracida Romo. "El ferrocarril de Sonora en la formación del capitalismo", op. cit., p.4.

31.- Cónsul Alexander Willard de los Estados Unidos. Despachos consulares de Estados Unidos, Guaymas 26 de octubre de 1882. tomado de Gegrorio Torres Mora, op. cit., p. 24.

32.- Revista correspondiente de 1882 del cónsul en Tucson, Arizona a la Secretaría de Relaciones Exteriores y que el Secretario le informa al de Fomento. Oficio del Secretario de Relaciones Exteriores Mariscal al Secretario de Fomento. México 6 de febrero de 1883. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/60-4. F 39.

33.- Ramón Corral Memorias de la Administración Pública del Estado de Sonora. Guaymas, Imprenta de Gaxiola y Ca. 1891 vol.1. p.267 David M. Pletcher, op. cit., p.37.

34.- Se puede consultar el capítulo primero en donde se analiza el proceso y la bibliografía consultada.

35.- Informe del Inspector del Ferrocarril de Sonora, Leopoldo Zamora al Secretario del Despacho de Fomento, Magdalena, Sonora 12 de diciembre de 1882. Archivo General de la Nación (AGN) Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. (AHSCOP). Ferrocarril de Sonora 6/70-1. Foja 16 y 17 Luis E. Bracamontes, op.cit., p.161-163 y Juan José Gracida Romo." el Ferrocarril de Sonora en la formación del capitalismo ( 1880) en Revista de Historia. Hermosillo, Archivo Histórico del gobierno del Estado de Sonora ( A.H.G.E.S.), abril de 1985, No. 35. p.5 .

36.- David F. Myrick. " New Mexico and Arizona Railroad Company, Railroads of Arizona " en The Southern Roads. Barkeley,

California. Howell-North, 1975. p. 281,285. Una de las cosas que llama la atención es que la compañía sufrió para conseguir trabajadores para la construcción del ferrocarril ya que la competencia de los centros mineros era muy difícil. En Tombstone pagaban \$ 2.50 diarios, lo cual la compañía no pudo igualar, así que trajo 100 yaquis de los que tenía trabajando en el de Sonora y llevo chinos, en el año que Estados Unidos dictó la primera Ley de Exclusión en contra de estos, en 1882, prohibiendo su inmigración.

37.- Informe del prefecto de Magdalena J.A: Rivero al secretario de Gobierno de Sonora, Magdalena, Sonora 31 de diciembre de 1885. Tomado de Fernando Pesqueira. Documentos

para la Historia de Sonora. 1883-1886. t.XV. Mecanuscrito. Biblioteca Universidad de Sonora.

38.- A.H.E.S. 442 " 872" Ferrocarril de Sonora. Juan José Gracida." Problemas con el Ferrocarril de Sonora en el Puerto de Guaymas.", op.cit., p 10.

39.- El gobierno federal negocio con la compañía, para darle la autorización de la vía Hermosillo- Nogales, que la compañía se comprometía a instalar el Faro de cuarto orden en el Puerto de Guaymas, aceptar una escala de tarifas más bajas y donar 450 toneladas de alambre, que se utilizarían en los mismos postes de la compañía, 30 apartados Duplex y muebles para 30 oficinas de telégrafos que serien utilizadas en los telégrafos gubernamentales. Luis E. Bracamontes, op. cit., p. 163; Francisco R. Calderon, op.cit., p 542; David M. Pletcher, op. cit., p.22.

40.- John H. Coatsworth en su libro El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. establece, para ver el impacto de los ferrocarriles en la sociedad, el concepto de " ahorro sociales directos", que lo define como los recursos ahorrados por la sociedad por la introducción del ferrocarril y que podían se usados para producir otros bienes y servicios. Los ahorros sociales directos fueron más importantes conforme los eslabonamientos fueran mayores. Coatsworth establece dos tipos de eslabonamientos : hacia adelante. cuando proporciona un insumo necesario para otras industrias y hacia atrás, cuando los ferrocarriles usan las

materias de otras industrias. El autor concluye que si bien los ahorros directos en el transporte de pasajeros fue poco, en los servicios de carga fueron importantes, de tal manera que, " la mitad del crecimiento económico de México en el porfiriato fue producido directamente por los ferrocarriles". La metodología propuesta por el autor fue posibl  aplicarla en el trabajo por la faltaba información para la utilización de las variables propuestas. John H. Coatsworth. El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. I.

México, SepSetenta. p.15-17,84-85, 148 .

41.- Informe del Inspector del Ferrocarril de Sonora, Leopoldo Zamora al Secretario de Fomento. Magdalena, Sonora. 12 de diciembre de 1882. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/70-1 Foja 23,24. 42. Oficio del Secretario de Relaciones Exteriores, Ignacio Mariscal al al Secretario de Fomento. México 6 de febrero de 1883. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/60-4. Foja 40.

43.- El contrabando desde los Estados Unidos por la frontera es una realidad desde entonces en la historia de Sonora. Sesión del día 18 de septiembre de 1880 en Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de debates del décimo Congreso Constituyente de la Unión. México, Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. p. 168.

44.- Información tomada de Raquel Flores García. Nogales. Un siglo en la Historia. INAH-SEP. SFEC del Gobierno del Estado de Sonora. s/f, p.27.

45.- El informe del cónsul en Tucson tomado de Silvia Raquel Flores García, op. cit., p. 27.

46.- El precio es el mismo para Sonora y Chihuahua de \$0.12 la hectárea y \$ 210.67 para el valor de sitio de ganado mayor, que después del que tiene la de los territorios de Baja California es el mas bajo. La valorización que toma en general las tierras ante la construcción del Ferrocarril Nacional, Central y de Sonora se reflejan en las estadísticas de la adjudicación de baldíos en estos estados. AHES, Vol 878. Friedrish Katz. La Guerra Secreta en México, México, Ed. Era, 1980, p.33; John H. Coatswoth, op. cit., p 69.

47.- Sergio Ortiz Hernan., op. cit., p 193 y Juan Manuel Romero Gil "Minería y sociedad en el Noroeste". Siglo XIX. Cuadernos de Historia..Monterrey. N.L. Facultad de Filosofía y Letras UANL. Instituto Dr. José María Luis Mora. No. 1 , octubre de 1991 p. 44.

48.- Los diferentes problemas a los que se enfrenta Sonora en esos años se puede consultar en Departamento de la Estadística Nacional.Sonora, Sinaloa y Nayarit , México. Departamento de la Estadística Nacional, 1927. p. 437; Juan José Gracida Romo " Génesis y consolidación del porfiriato en Sonora ( 1883-1895) en Historia General de Sonora, Tomo IV. Hermosillo. gobierno del Estado de Sonora, 1985 p. 39; Gerardo Refñique. op. cit., p. 217.

**V: FUNCIONAMIENTO Y EFECTOS  
ECONÓMICOS Y SOCIALES EN SONORA DEL  
V.FERROCARRIL DE SONORA BAJO LA  
PROPIEDAD DEL ATCHISON TOPEKA &  
SANTA FE.**

*A. Crisis de la economía y sociedad sonorense 1882-1887 y solución a los problemas del pasado.*

**A.1. Los Factores de la crisis sonorense.**

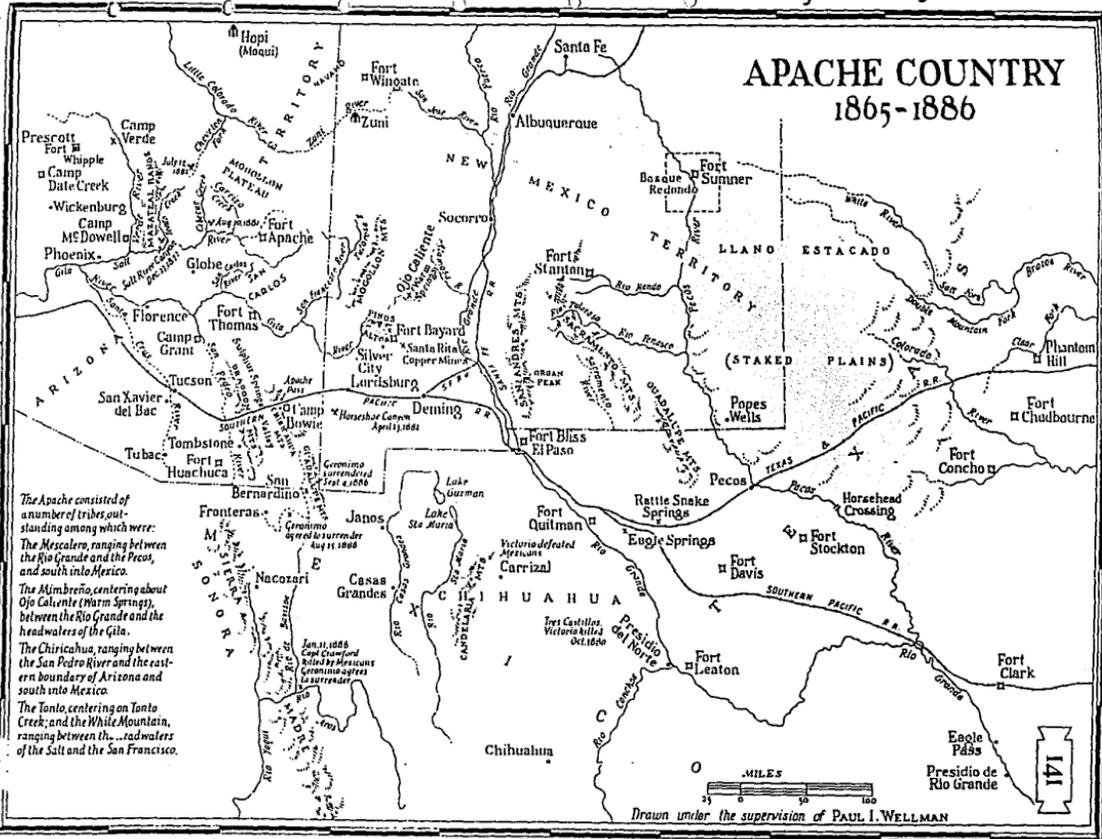
Los primeros años de funcionamiento de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora se vieron ensombrecidos por una crisis económica y social que se da en Sonora de 1882 a 1887. Crisis dentro de la cual se solucionan los problemas que venían arrastrando el estado a lo largo del siglo XIX durante la transición al capitalismo.<sup>1</sup> Los factores de la crisis fueron los siguientes:

1) La epidemia de fiebre amarilla que azotó el estado de agosto de 1882 a 1885, dejó un saldo de cientos de muertos que afectó la economía del estado y directamente las actividades del ferrocarril, a casi un año de haberse inaugurado en su totalidad, el 25 de octubre de 1882.

2) La guerra que se estableció contra los grupos indígenas de la región, en especial contra los apaches, yaquis y mayos que mantuvieron en un estado de intranquilidad a Sonora.

i) La Guerra Apaches se decidió cuando el gobierno de los Estados Unidos aplicó, contra este último grupo indígena en su país, una política de exterminio, para

# APACHE COUNTRY 1865-1886



The Apache consisted of a number of tribes outstanding among which were:

The *Mescalero*, ranging between the Rio Grande and the Pecos, and south into Mexico.

The *Mimbrense*, centering about Ojo Caliente (Warm Springs), between the Rio Grande and the headwaters of the Gila.

The *Chiricahua*, ranging between the San Pedro River and the eastern boundary of Arizona and south into Mexico.

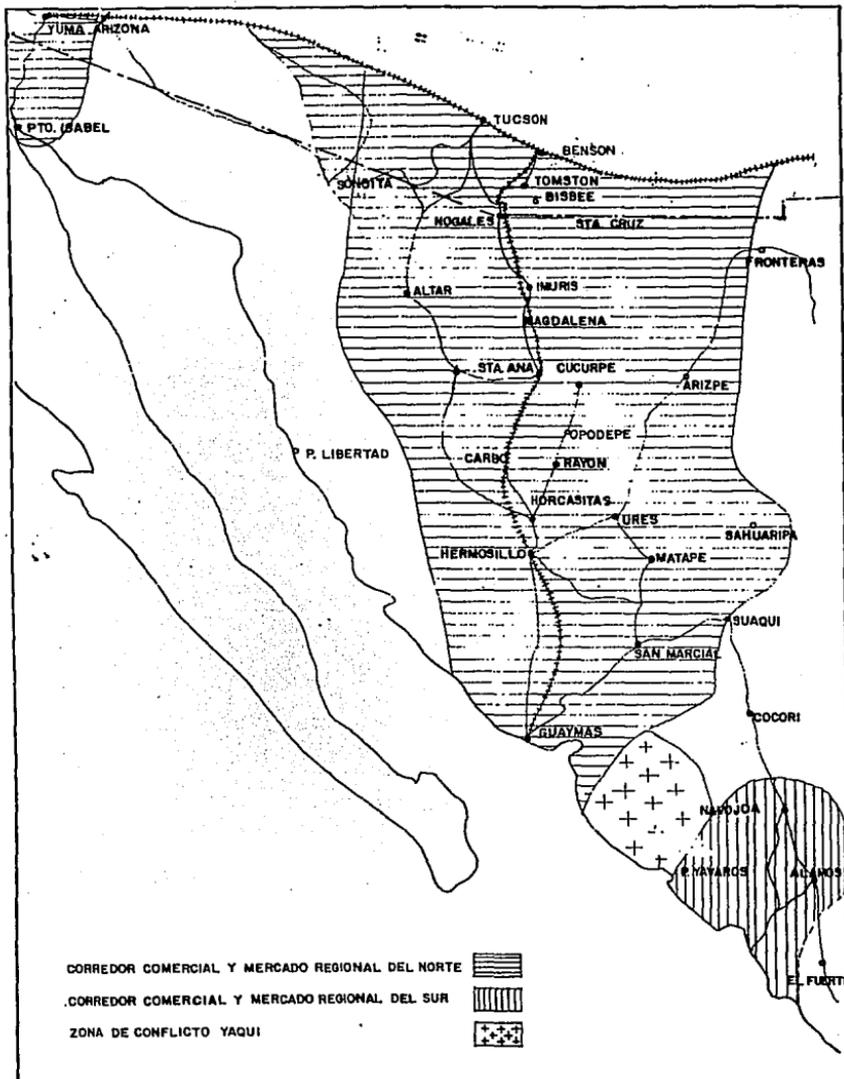
The *Tonto*, centering on Tonto Creek; and the *White Mountain*, ranging between the headwaters of the Salt and the San Francisco.

Geronimo surrendered Sept. 8, 1880  
 Geronimo captured August 1, 1886  
 Jan. 31, 1886  
 Capt. Crawford killed by Mescaleros  
 Geronimo agrees to surrender

Victoria defeated Apaches  
 Carrizal  
 Tri Castillos  
 Victoria killed Oct. 1860

0 25 50 100  
 MILES  
 Drawn under the supervision of PAUL I. WELLMAN

# MERCADOS LOCALES Y ZONA DESOCUPADA



garantizar los capitales que entraban a la región, ya que el trazó de los ferrocarriles, los centros minero y ganadero del sur de Arizona estaban en su territorio apache. Después de una campaña intensa se entrega el jefe indio apache chiricahua Gerónimo al capitán Crawford en la sierra de Torres cerca del río Bavispe y Aros, para regresarlo al territorio de Arizona, y de allí deportarlo, junto con los demás grupos apaches, a la Florida, ternando así la parte más álgida de la lucha. <sup>2</sup>

ii) La conquista de la región del yaqui y mayo se reinició, en una más de sus etapas históricas, el año de 1882. La campaña disminuyó de intensidad ante los efectos de la epidemia de la fiebre amarilla, para recobrar fuerza en 1885 y 1886. Fue precisamente en este último año cuando se combatió, a lo largo y ancho de la zona yaqui y mayo, con el ejército más numeroso del país, después del que existía en la ciudad de México, compuesto por tropas estatales y federales. Al finalizar el año de 1886, los yaquis y mayos prácticamente habían sido derrotados, pudiendo nuevamente viajar y vender los comerciantes de Baroyeca, Quirego, Rosario, Batacos, Buenavista y Cumiripa en los pueblos yaquis y a las fuerzas ahí acantonadas. <sup>3</sup>

3) La intranquilidad política que vivió el estado provocada por la caída del gobernador Carlos Ortíz, el 29 octubre de 1882, lo cual creó un ambiente de zozobra generalizada en el estado. <sup>4</sup>

4) La crisis económica mundial de 1882, cuyos efectos duran hasta 1886, y que afecta la economía sonorense, en especial la minería.<sup>5</sup> Este sector, el más importante de la economía sonorense, después de un repunte en 1883, entra en una fuerte crisis hacia 1885, influida por la baja en el precio mundial de la plata, por el fracaso de las inversiones extranjeras en la minería sonorense y por los movimientos especuladores que se realizaron con minas sonorenses en la Bolsa de Valores de Nueva York y Londres.<sup>6</sup>

5) Las alcabalas entorpecían el desarrollo comercial de la entidad y del ferrocarril, razón por la cual el gobernador Felizardo Torres y el secretario Ramón Corral, desde 1883, pedían al gobierno federal la cancelación de las mismas para fomentar las exportaciones de productos del país en el extranjero y el estado.<sup>7</sup>

#### A.2. Efectos demográficos de la crisis sonorense.

El conjunto de los factores de la crisis ocasionaron una baja demográfica de 116 640 habitantes en 1880 a 115 424 en 1886 por muertes o por la emigración.<sup>8</sup> La distribución de la población por distritos reflejan estos efectos y los primeros cambios introducidos por el ferrocarril como apreciamos en el cuadro núm.1. Llama la atención el estancamiento del distrito de Ures en donde se ubicaba la antigua capital ( hasta 1879), que entre otras cosas, como veremos más adelante es relegada

del transito ferroviario y sus haciendas son afectadas por la guerra del yaqui. El distrito de Guaymas, en donde se encuentra el puerto del mismo nombre, es donde baja dramáticamente la población, por ser la zona más afectada por la fiebre amarilla, la guerra del yaqui y la crisis minera. Los distritos de Moctezuma y Arizpe ven tambien reducida su población por la guerra del yaqui y la crisis minera. Altar y Magdalena son afectadas por el ferrocarril mismo, al no pasar por la región, y por la crisis, permaneciendo estancada su población. Lo que llama la atención es el crecimiento demográfico de Hermosillo en donde a pesar de ser afectado por la fiebre amarilla y la crisis minera, su pujanza comercial, por ser la llave del comercio, hace crecer su población en un 25.76%. En Álamos aun siendo el distrito más grande su población se estanca por ser una de las regiones más afectadas por la guerra del yaqui.<sup>9</sup>

Cuadro No.1

Población de Sonora 1880, 1886, 1895.

Distrito	Año 1880. Habitantes.	Año 1886. Habitantes.	Año 1895. Habitantes.
Ures.	18 282	18 282	26 357
Hermosillo.	19 873	25 000	28 193
Guaymas.	19 155	15 000	19 315
Álamos.	21 800	22 236	51 184
Moctezuma.	10 675	9 395	14 055
Sahuaripa.	7 482	8 000	11 658
Arizpe.	8 525	6 543	13 670
Altar.	5 468	5 468	14 328
Magdalena.	5 380	5 500	13 961
Total.	116 640	115 424	192 721

Fuente: Departamento de Estadística Nacional. Sonora, Sinaloa y Nayarit. México, Imprenta Mundial. 1928. p 60,61,63.

### A.3. Problemas del ferrocarril de Sonora por los efectos de la crisis.

Los empresarios de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora creyeron que esta empresa sería un negocio redondo, por lo cual establecieron un servicio de trenes especiales para pasajeros, diarios, y otro servicio de carga tres veces a la semana; pero estas halagüenas expectativas se vieron ensombrecidas por la crisis que dificultó el funcionamiento del ferrocarril y de la sociedad en su conjunto, obligando a sustituir las corridas especiales de pasajeros por trenes mixtos.

Uno de los primeros factores de la crisis que influyó fue la epidemia de la fiebre amarilla de agosto de 1882 a 1885. La epidemia impactó principalmente a Guaymas y Hermosillo dejando un saldo de cientos de muertos en estas ciudades en cada uno de los años que duró. Esta difícil situación provocó gran pánico en los negocios del estado, que incidió en las actividades económicas, en especial durante la época de calor, que es prácticamente la mitad del año, cuando la gente huía a lugares más templados para resguardarse de la enfermedad.

La compañía del ferrocarril al verse afectada por la epidemia y por el descenso de las actividades económicas en el Estado, se vió obligada a cancelar las corridas establecidas y sustituirla por corridas mixtas diarias de carga y pasajeros para reducir costos.<sup>10</sup> También mandó un oficio al secretario de Fomento, el 25 de octubre de 1885, a través de su representante en México, Sebastián Camacho en el que exponía los efectos de la epidemia y pedía el cambio de sede de sus oficinas para paliar los consecuencias :

...nuevamente, según es notorio, el Puerto de Guaymas está siendo víctima de los estragos de la fiebre amarilla... en donde la Compañía... tiene su domicilio principal...Durante los tres años anteriores en que ha reinado la epidemia, ha sido imposible retener a los empleados en las Oficinas Generales así como suficiente número de trabajadores para los talleres; siendo por consecuencia sumamente difícil atender como se debe los asuntos de las oficinas, así como mantener en buen estado de servicio todo el material rodante... el período de la fiebre...no disminuye desde que empezó, hace meses, de modo que no es posible prever el día o época en que pueda contar con artesanos para atender a las reparaciones más urgentes.

Ante tales circunstancias, suplico a usted se sirva dar su autorización a esta Compañía para que se modifique lo dispuesto en el artículo No. 1 del contrato del 14 de Septiembre de 1880 y que pueda establecer su domicilio principal en Nogales, trasladando a este punto las oficinas y talleres.<sup>11</sup>

Esta segunda medida que trató de implementar la compañía para mitigar los efectos que venía sufriendo sobre sus actividades por la epidemia de la fiebre amarilla, llegó al conocimiento de los habitantes del puerto de Guaymas, los cuales, el 29 de octubre, mandaron un ocurso a la misma Secretaría de Fomento, pidiendo que no se autorizara el cambio de las instalaciones :

... grave, muy grave serían los perjuicios que semejante determinación nos causaría, ya para ejercitar en juicio nuestras acciones llegado el caso; ya para expeditar el despacho y arreglo de nuestras transacciones mercantiles, o ya en fin, las que representarían nuestras propiedades cuya decadencia sería el efecto necesario de ese cambio que no produciría, por otra parte, sino el engrandecimiento de la población americana de Nogales en donde la Compañía tiene designados amplios terrenos para establecer sus oficinas y fábricas para construir toda clase de herramientas.<sup>12</sup>

De haberse autorizado el cambio hubiera significado un duro golpe para la economía de los portefios, que además veían cómo crecían las dos ciudades fronterizas de Nogales y veían cómo eran favorecida por la vía férrea y el régimen de zona libre, lo que provocó el desplazamiento de comerciantes del puerto a dichos lugares. A final de cuentas el gobierno federal autorizó el cambio temporal de sus oficinas no a Nogales, sino a otro punto dentro del territorio nacional, sin que ello implicara cambio a la Ley de concesiones. Al no aparecer nuevamente la epidemia este no se efectuó.<sup>13</sup>

El ferrocarril de Sonora, durante estos años de crisis, tuvo que sortear otros problemas que se presentaron a partir de su funcionamiento y que de seguro influyeron e interactuaron con los anteriores. Uno de ellos fue con el ferrocarril New México & Arizona que en el primer año de funcionamiento por alguna razón, siendo de la misma compañía, rehusó tomar los fletes directos entre los dos extremos de la vía, situación que obligó a los comerciantes a tener agentes en Nogales y Benson, lo que entorpeció el tráfico mercantil. Otro de los problemas se debió a que el Southern Pacific R.R.Co., estableció altas tarifas y encareció el tráfico de las mercancías en Arizona, principalmente las que venían del este industrial de los Estados Unidos ( que eran las más económicas), por lo cual era más barato traerlas de San Francisco ( que eran más caras ), razón que obligaba a los comerciantes de Sonora a preferir, muchas veces, recibir sus efectos por la vía de Guaymas.<sup>14</sup>

De los problemas internos de la Compañía, al interior del Estado, está la queja de la población por los abusos y por los incumplimientos a diferentes partes del contrato de parte de Compañía: por ejemplo el no dar a los pasajeros el servicio anunciado por la Compañía del ferrocarril ya que los vagones de pasajeros eran plataformas con cajas, como lo denuncia el periódico "El Sonorense" de Guaymas, en su edición del 23 de junio de 1883. El periódico también denunciaba, lo que fue una de las prácticas de las compañías

extranjera en México a lo largo del porfiriato, la no contratación de mexicanos en puestos de responsabilidad y en número adecuado. Como se ve, estas prácticas de la compañía y las demandas de la población no están ajenas a las otras que vivió el ferrocarril con el puerto de Guaymas y que por lo ilustrativo vale la pena conocer.

Nos ocupamos hoy en nuestro editorial, de los abusos que la Compañía del ferrocarril comete, y por un descuido omitimos denunciar el principal, y es la falta de cumplimiento del contrato en lo relativo al número de empleados mexicanos que la empresa debía tener.

Aunque ya "El Orden" ha dicho (periódico de la época), que no hay personas de nuestra raza capaces para el caso, esto en nuestro concepto no tiene razón de ser, por que no es posible que entre diez millones de mexicanos que pueblan la República, no pueden entresacarse unos cuantos con el conocimiento indispensable para desempeñar los empleos ferrocarrileros; y si se afirma lo contrario, se confiesa que esos diez millones de mexicanos son un hato de estúpidos<sup>13</sup>

Cuadro No.2

Trabajadores y empleados del ferrocarril de Sonora 1883.

Ocupación.	\$ Sal. diario	Mexic ano.	\$ Sal. diario	Indí gena	\$ Sal. diario	Ameri canos
Of. depto.	1.50	3			varios	37
Of. talleres	1 á 2	13			1 á 4	50
Maquinistas					150 mes	13
Fogoneros					100 mes	13
Rieleros	1.50 á 2	114			1.50á 2	75
Carpinteros del camino	2.50	24			2.50	28
Of. de puente	2	6			2	53
Reparadores camino	1	12	1	280		
Aquadores	1	5	1	50	1.50	8
Depósito material	1	5	1	50	1.50	9
En los trenes	55 mes	6			50 á 125 mes	26
En las estaciones	1	16			50 á 100	13
Tren de construcción	1.50	40	1	30		
En la Construcción	1.50	420	1	450	1 á 1.50	150
Total.		664		810		475

Fuente: Informe del inspector del ferrocarril de Sonora al secretario de Fomento. Hermosillo, Son. 1 de febrero de 1883. Archivo General de la Nación. Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ferrocarril de Sonora 60/70-1 foja 30.

Para el año de 1883, en un informe que manda el inspector del ferrocarril al secretario de Fomento, aparecen

1 949 empleados, de los cuales 664 son mexicanos, 810 indígenas y 475 norteamericanos. Los norteamericanos efectivamente dominaban las ocupaciones de dirección y plazas técnicas del ferrocarril: como por ejemplo 37 oficiales de departamento por 3 mexicanos; 50 oficiales de talleres por 13 mexicanos; 13 maquinistas y 13 fogoneros eran todos norteamericanos, como se aprecia en el cuadro. Lo que llama la atención son los 150 norteamericanos que aparecen en área de construcción. Una cosa que no se aclara en el informe es si los norteamericanos cobraban en dólares o en pesos, como fue la costumbre en la minería. Tampoco sabemos de que manera influyó el hecho de que fueran asalariados y compitieran por la mano de obra en el resto de las actividades económicas del Estado. Como se apreciaba, los indígenas eran la fuerza de trabajo más numerosa del ferrocarril, en su mayoría yaquis, que por sus costumbres de retirarse a sus comunidades para la siembra y cosecha de sus tierras provocaban problemas al ferrocarril.

Otro enfrentamiento de la empresa fue con la Secretaría de Fomento y Obras Públicas, ya que a la Compañía se le hizo fácil construir la estación terminal de Nogales entre las dos ciudades fronterizas. Era una casa de madera que contenía oficinas, sala de espera y dos almacenes, de los cuales uno quedó al norte de la línea divisoria, del lado americano, para dar servicio a los dos estados. Después de dos años de cursos, oficios y de dimes y diretes, en donde la compañía

se negaba a aceptar las disposiciones de la Secretaría, intervino el presidente Díaz y, ante un enérgico oficio del 25 de octubre de 1885, en donde se establecía que si en quince días no se recibía contestación sobre el particular se dictarían por medio de la Secretaría, por órdenes presidenciales, las providencias que el caso requiriera, a fin de que se diera el debido cumplimiento a aquella determinación.<sup>16</sup> La anterior situación era inédita para el país, por ser ésta la primera línea internacional que llegaba a la frontera. Pero ante la determinación oficial la compañía aceptó acatar la orden presidencial.

## Cuadro No.3

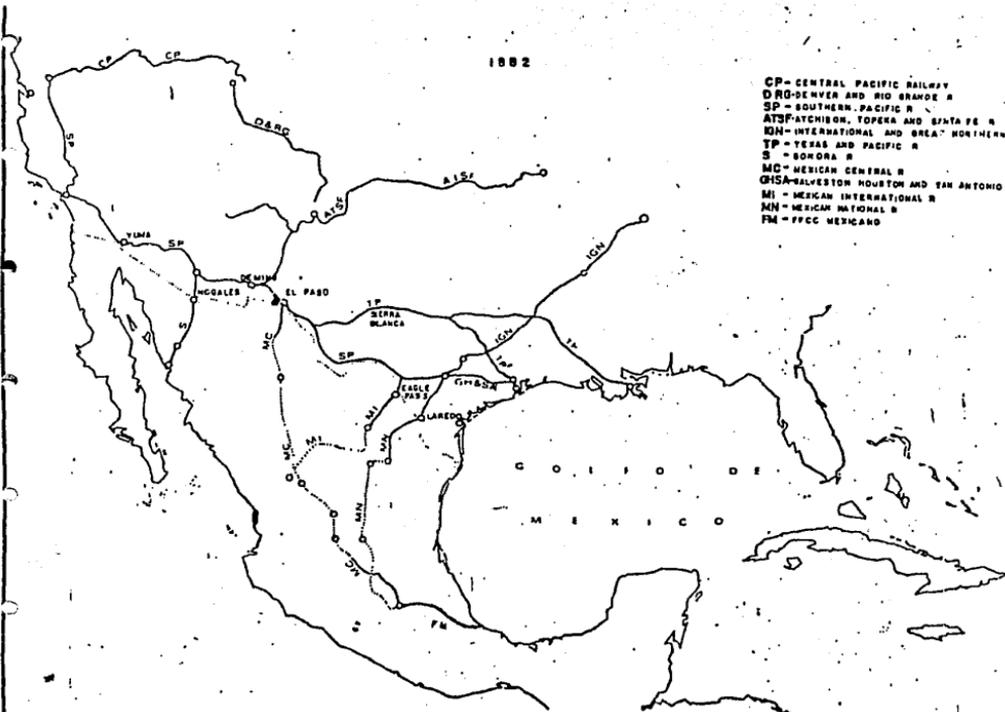
## Estadísticas del Ferrocarril de Sonora.1881-1887

Año	Pasaje -ros.	Produc. Pasaje \$	Carga Ton.	Producto Diversos \$	Total Producto \$
1881		11 303		17 254	28 558
1882		68 410		157 694	226 105
1883	33 464	99 461	24 202	119 347	218 808
1884	36 428	87 793	21 115	108 531	196 324
1885	47 271	101 918	29 927	193 189	295 108
1886	45 298	98 613	33 635	191 981	290 594
1887	38 189	87 098	34 660	193 981	281 079

Fuente: Antonio Peñafiel. Anuario Estadístico de la República Mexicana 1895, México. Secretaría de Fomento. 1896 p.628

1882

CP - CENTRAL PACIFIC RAILWAY  
CRD - DENVER AND RIO GRANDE R  
SP - SOUTHERN PACIFIC R  
ATSP - ATCHISON, TOPEKA AND SANTA FE R  
IGN - INTERNATIONAL AND GREAT NORTHERN  
TP - TEXAS AND PACIFIC R  
S - SONORA R  
MC - MEXICAN GENERAL R  
GHS - GALVESTON HOUSTON AND SAN ANTONIO  
MI - MEXICAN INTERNATIONAL R  
MN - MEXICAN NATIONAL R  
FM - FERROCARRIL MEXICANO



*B. El fin de la historia de la Atchison Topeka & Santa Fe en Sonora..*

Los primeros años de funcionamiento del ferrocarril reflejaron esos tiempos de crisis por los que pasaba el Estado de Sonora, así como los problemas que tuvo que enfrentar la compañía en su funcionamiento, que no permitieron desarrollar el potencial que la Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. esperaba de su funcionamiento. De acuerdo con los datos del primer informe presentado por la Compañía Limitada del ferrocarril de Sonora en 1883, tuvo un déficit de \$ 93 495.21 y después pequeñas utilidades de \$ 33 123 en 1884, \$ 34 578 en 1885 y \$ 4 445 en 1888, a pesar del incremento en el número de pasajeros que tuvo años tras, como se aprecia en el cuadro anterior, así como de la carga transportada, excepto 1884, pero siempre fuera de las expectativas que tenían sus dueños, a los cuales les iba mejor en la concesión del ferrocarril Central.<sup>17</sup> Además, del monto de seguridades emitidas por la Compañía a los subscriptores, subió el monto del efectivo gastado en la construcción hasta diciembre de 1882 de \$ 4 746 703.49 a \$ 10 501 703.49, como aparece en el informe de la Compañía de 1883.<sup>18</sup>

Mientras la Atchison sufría con su proyecto del ferrocarril de Sonora, su competidora la Southern Pacific R.R. Co. había logrado, el 12 de enero de 1883, inaugurar su vía transcontinental "La Sunset Route" desde el puerto de

San Francisco a New Orleans, lo cual representó un duro golpe para la Atchison.<sup>19</sup> Pero la Atchison, Topeka & Santa Fe R. R. Co., avanzaba en la maduración de planes alternativos, ante los problemas que enfrentaba su proyecto en Sonora, para lograr tener una salida al Pacífico.

A través de otra de sus compañías, la Atlantic & Pacific Railroad, que venía de Albuquerque, Nuevo México, fue construyendo una línea hacia la frontera de California, hasta el río Colorado, en el norte de Arizona; mientras empezaba a negociar con la Southern Pacific la utilización de la división de Mojave, Arizona a Needles, California que había construido su rival. Línea que tampoco le dio resultado al Southern por estar construido sobre el desierto de Mojave, sin ninguna otra conexión que le fuera benéfica a la compañía. Lo anterior lo aprovechó la Compañía Atchison, Topeka & Santa Fe R.R. Co. y formalmente logró negociar la utilización de esta vía de 390 kilómetros, lo cual se acordó el 20 de agosto de 1884. El arreglo anterior le permitió, por fin, a la Atchison tener acceso a la costa del Pacífico a través de vías del Southern Pacific R.R. Co., ya construidas, entrando a los Angeles en 1885 sobre las vías del Southern, reduciendo así la importancia estratégica por lo cual habían adquirido la concesión del ferrocarril de Sonora, cerrándose de esta forma un capítulo de la historia de cerca de cuarenta años, en que Estados Unidos le dio gran importancia a esta vía.<sup>20</sup>

A pesar del incremento de sus operaciones e importancia regional en la década de los noventa, el ferrocarril fue un negocio incosteable para la Compañía Atchison, Topeka & Santa Fe, como lo demuestra el juicio entablado contra la compañía por la compra del ferrocarril de Sonora, razón por la cual la rentó a su rival, la Southern Pacific R.R. Co., junto con la línea del Arizona & New México, el año de 1897, a cambio de la línea Mojave- Neel más una renta, por la diferencia de los kilómetros de la línea Benson a Guaymas, quedando como parte del pago de la renta a favor de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora. El funcionamiento del ferrocarril nunca dejó las utilidades suficientes para pagar y las deudas contraídas por la compañía con los propietarios de las acciones expedidas del ferrocarril, por lo que terminó su administración y el proyecto, e iniciándose el del Southern Pacific en México. La operación no estuvo libre de problemas con el gobierno mexicano ya que según los convenios firmados no podía hacer lo anterior la compañía, pero después de varias negociaciones quedó aceptado, entrando en posesión el Southern en 1898. Lo anterior se nota en el informe de 1897 en donde aparecen los propietarios de la Southern Pacific en la mesa directiva y para el informe de 1898 se da el cambio completo, junto con el de los directivos de la empresa.

El ferrocarril del Southern Pacific se fue apoderando, poco a poco, de los diferentes proyectos ferrocarrileras de

la región, primero rentó el Ferrocarril de Sonora, después compró el Ferrocarril Cananea Río Yaqui con todas sus concesiones, que le permitirían ampliarse a lo largo y ancho del estado, a parte de controlar los ferrocarriles de Cananea a Naco y Nogales. Después logra concesiones federales que le permitirán ir al sur a lo largo de la Costa del Pacífico, empezando el año de 1905 la construcción de su línea que teóricamente lo llevaría a Guadalajara y que la revolución lo pararía en Nayarit, para ser finalmente terminado en 1929. Así, poco a poco, fue avanzando la construcción que lo llevarían a la frontera de Sinaloa, llegó a Navojoa en 1907, pasando al estado vecino para llegar a Culiacán y Mazatlán. La Compañía Southern Pacific logra finalmente consolidar todas sus concesiones en una, el año de 1909, formandose la Compañía Sud Pacifico de México, con la que llegó a convertirse en la empresa más importante, después de la compañía minera de Cananea y quedó integrada la parte correspondiente al ferrocarril de Sonora a dicha Compañía.

Se terminó con lo anterior un intento que realizó la compañía Atchison Topeka & Santa Fe. R.R. Co. de hacer realidad los proyectos estratégicos, primero del gobierno americano y después de las compañías ferrocarrileras, que la obliganrón a dárselos a su rival. Aunque al contar con la vía del norte de Arizona y su conección con la línea Mojave-Neels, le permitió tener esa salida al mar, el proyecto no prospero por diferentes razones, como fueron el que parte

del mismo se desarrollara bajo las vías del Southern de Demming a Benson, además del problemas de las tarifas, que no permitió que Guaymas se convirtiera en la vía de salida y entrada para los productos de las regiones que conectaba el ferrocarril de Atchison Topeka & Santa Fe. El Southern , como mencionamos tendrá un proyecto que le permitirá dominar las vías de comunicación en el Noroeste del país, teniendo como plataforma el suyo en los Estados Unidos y el ferrocarril de Sonora .

## Notas capítulo V.

1.- Se puede ver el capítulo I. Sonora en la segunda mitad del siglo XIX. Los problemas de la transición.

2.- La entrada de las fuerzas norteamericanas al país fue gracias a la firma del tratado del 24 de julio de 1882, que autorizaba la entrada a territorio nacional de las fuerzas estadounidenses que persiguieran apaches. Michael Antochiw *Breve historia de la nación Apache. La guerra apache en Sonora, Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1984. p. 45.* Otros autores que hablan del efecto que provocó la guerra apache a lo largo de la frontera es Friedris Katz en *La Guerra Secreta en México, México, Ed. Era, 1982. t I ,p.25-26;* y David M Pletcher " *The Development of Railroads in Sonora* ". *Interamerican Economic Affairs, vol I. 1948 . p.40.*

3.- Ramón Corral, op. cit., p.165,166; David M. Pletcher, op. cit., p 40-41. Para ver el significado que tuvieron las campañas en la guerra del yaquí y mayo existen dos trabajos clásicos de la historia y antropología mexicana, de dos militares que participaron en las campañas. Uno Fortunato Hernández, *Crónica de la guerra del Yaquí, Hermosillo, gobierno del Estado de Sonora, 1985.* y el de Francisco del Paso y Troncoso, *Las guerras con las tribus yaquis y mayo, Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1982. 2 vols.*

4.- El gobernador salió por pugnas internas con el grupo Tuxtepecano, al que pertenecía.

conflicto que afectó a su familia en el distrito de Álamos, de donde provenían los principales hombres que tomaron el poder durante el porfiriato. Hay que recordar que siendo gobernador, él apoyó en sus demandas a los habitantes del puerto de Guaymas en contra del ferrocarril, por el problema de la instalación de del muelle y la terminal, que modificaban los proyectos de la compañía. Se puede ver sobre los problemas del ferrocarril con el puerto de Guaymas el capítulo anterior. Consultar para el tema los trabajos de Juan Antonio Ruibal Corella. " El gobernador Carlos R. Ortíz " Historia General de Sonora. t.III. Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1985. pp. 219-230 y Carlos R. Ortíz, El Federalista. México, Editorial Porrúa, 1984. p 129-141

5.- Pedro López Díaz.

Material de análisis sobre los ciclos y las crisis económicas del capitalismo. México. Facultad de Economía. División de Estudios Superiores.s/f. p.2,5,11.En la revista correspondiente al año de 1882, el cónsul mexicano en Tucson, Arizona, informaba que el valor de la moneda mexicana iba disminuyendo de día en día en Tucson, cotizándose a ochenta y ocho y medio centavos americanos cuando el peso Mexicano tiene mayor valor intrínseco que el dólar americano.Informe del secretario de Relaciones Exteriores, Mariscal al secretario de Fomento. México febrero ó de 1883. AGN., AHSCOP., Ferrocarril de Sonora. 6/60-4 Foja 41. 6.- Se puede consultar a Ramón Corral.Memoria de la

administración pública del Estado de Sonora, Guaymas, Imprenta de E. Gaxiola y Cía, 1891. Vol. II. p.250-251. Juan José Gracida Romo." Génesis y consolidación del porfiriato en Sonora." Historia General de Sonora.T.IV. Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora. 1985. p.39 Juan Manuel Romero Gil. "Minería y Sociedad en el Noroeste". Siglo XIX. Cuadernos de Historia.No.1 México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora y Facultad de Filosofía y Letras-UANL. octubre 1991. p.40

7.- Oficio del gobernador Felizardo Torres y su secretario Ramón Corral al secretario de Fomento, Colonización, Industria y Comercio. Hermosillo, Sonora. 8 de mayo de 1883. AGN., AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/60-4 Foja 50.

8.- Manteniendo un crecimiento del 1.1 % que era el promedio nacional, la población hubiera crecido a 127 538

9.- Departamento de la Estadística Nacional. Sonora, Sinaloa y Nayarit. México, Departamento de Estadística. 1928. p.60-61

10.- Ramón Corral. Memoria de la Administración Pública del Estado de Sonora, Guaymas, Imprenta de E. Gaxiola y Cía, 1891, Vol 2. p. 267

11.- Archivo General de la Nación ( AGN ). Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (AHSCOP) Ferrocarril de Sonora. 6/73-1. Se puede ver el trabajo de Juan José Gracida Romo." Problemas con el Ferrocarril de Sonora en el Puerto de Guaymas. Boletín de la Sociedad

Sonorense de Historia. No.13, Hermosillo, Sociedad Sonorense de Historia, enero-febrero de 1984. p.110-111.

12.- AGN., AHSCOP., Ferrocarril de Sonora. 6/73-1 Juan José Gracida Romo, op. cit., p.11

13.- Oficio de la Secretaría de Fomento a José Ma. Maytorena y vecinos del Puerto de Guaymas. México.D.F. 10 de noviembre de 1885. AGN., AHSCOP., Ferrocarril de Sonora 6/73-1 Juan José Gracida Romo, op. cit., p.11. La respuesta del gobierno a los habitantes de Guaymas se dio el 10 de noviembre de 1885, en un oficio dirigido a José Ma. Maytorena, padre de quien llegaría a ser líder maderista de Sonora. El puerto de Guaymas un año después mandaría la candidatura de Maytorena a gobernador en contra del grupo tuxtepecano, que formaría el triunvirato sonorense porfirista. No fue casual que el puerto de Guaymas y mucho de los hijos de los que ahora defendían sus intereses fuera el principal punto del reyismo y después del maderismo en el estado.

14.- Informe del secretario de Relaciones Exteriores Mariscal al Secretario de Fomento, México 6 de febrero de 1883. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/60-4, foja 40.

15.- Archivo Histórico del Ayuntamiento de Guaymas(AHAG) Caja 3 N5 1850-1900. Periódico "El Sonorense"Guaymas, Sonora.junio 23 de 1983. Tomo II. No.30 p.3

16.- AGN.AHSCOP. Ferrocarril Sonora 6/73-1. f

17.- Ramón Corral menciona que los problemas se debieron principalmente a los efectos de la Fiebre Amarilla, así como, las altas seguridades emitidas que elevaron el costo total del ferrocarril. Ramón Corral. Memoria de la administración pública del estado de Sonora, 1891., op.cit., v.II, p. 267. También se puede consultar a David M. Pletcher. " The Development of Railroads in Sonora.,op. cit., Vol I, 1948. p.27,28

18.- Archivo General de la Nación (AGN), Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (AHSCOP). Ferrocarril de Sonora 6/ y Ramón Corral, op.cit., p 267

19.- Neill Wilson and Frank Taylor. Souther Pacific. The Roaring Story. Highballing for Texas, 1952. p.76

20.- John Signor and John A. Kirchner The Southern Pacific of México and the West Coast Route, San marino. Golden West Publisher.1987 p. 14 ; Neill Wilson and Frank Taylor Southern Pacific. The Roaring Story. Highballing Texas. 1952. ;David M. Pleatcher, op.cit., p 28; Consuelo Boyd." Twenty Years to Nogales" p.320

## VI. LOS EFECTOS DEL FERROCARRIL EN EL ESTADO DE SONORA.

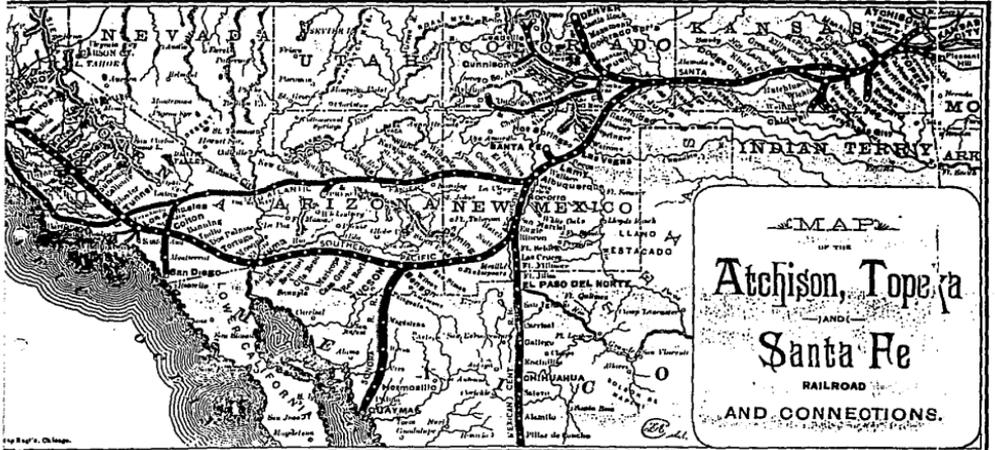
### *A. La importancia del ferrocarril para los contemporáneos.*

Al terminar el período de gobierno gonzalista, de 1880 a 1884, se construyó la base de los ferrocarriles en México (El Gran Empujón), con la puesta en funcionamiento de los ferrocarriles Mexicano, Central, Sonora, Tehuantepec, Progreso, Tehuacán e Internacional que en su conjunto representaban 3 639 km de los 4 658 km construidos durante esa administración y que constituyeron el esqueleto sobre el cual se desarrollarían los demás. El gobierno de González también se distinguió porque siempre procuró obtener alguna ventaja para la Nación a cambio de las concesiones.<sup>1</sup>

La Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora logró ampliar los años de concesión en su ruta de Hermosillo al Paso, con las modificaciones introducidas en 1883, esperando la mejora de las condiciones de la explotación de la vía.<sup>2</sup>

A pesar del fracaso del proyecto que tuvo la compañía en sus primeros años, y que la llevaron a buscar una alternativa a la línea del ferrocarril, los efectos del funcionamiento de la vía férrea en el estado no se dejaron esperar. La puesta en funcionamiento del ferrocarril, habíamos mencionado en el capítulo anterior, significó para Sonora y para su gente un parteaguas en la historia de la localidad, como lo expresaron

PICTURESQUE AND HISTORIC.



THE GREAT SOUTHERN ROUTE, FROM THE PACIFIC COAST TO THE ATLANTIC SEABOARD.

ALWAYS TAKE THE Atchison, Topeka & Santa Fe and Southern Pacific Railroads

San Francisco through Southern California, Arizona, New Mexico, Colorado, and Kansas to all points East. No other part of our country is attracting so much attention as along the Southern Route to the East, on account of its unrivaled scenic and historic interest, and the wealth of its natural resources. A Magnificently Equipped Line.

C. C. WHEELER, General Manager, TOPEKA, KANSAS.

W. F. WITTE, Gen. Pass. and Ticket Agent, TOPEKA, KANSAS.

D. W. MITCHELL, Gen. Western Passenger Agent, 1 Montgomery St., SAN FRANCISCO, CAL.

el cónsul de los Estados Unidos, Alexander Willard, al referir que una de los más importantes hechos de la historia del Estado era haber conectado "... el puerto de Guaymas en el golfo de California con los puertos del litoral del Atlántico; uniendo los dos países con los rieles de acero y proveyendo rápida comunicación al Estado de Sonora con los centros comerciales de los Estados Unidos " <sup>3</sup> Así también, el cónsul de México en Tucson, mencionaba que: " Con la terminación del Ferrocarril de Sonora ha quedado abierta á los comerciantes de aquel Estado ( Sonora) y de nuestra costa del Pacífico la vía del Este de los Estados Unidos, en cuyos mercados pueden obtener á precios mucho mas bajos que en San Francisco, Cal." <sup>4</sup> Como veremos más adelante, el ferrocarril fue uno más de los elementos transformadores del estado, que junto al conjunto de condiciones que permitieron acelerar la transición, como fueron la creación de infraestructura en las comunicaciones, la mejoría de las condiciones del erario del estado que permitieron lo anterior, la reducción de las alcabalas, el termino de la Guerra Apache, y Yaqui en su parte más álgida y la reactivación económica, que permitieron al ferrocarril potencializar sus efectos.

#### B. El Ferrocarril de Sonora y los medios de comunicación.

Hasta antes de la llegada del ferrocarril los caminos de tierra adentro eran prolongaciones de las rutas marítimas

trazadas desde los puertos, en este caso desde Guaymas, de donde salían tierra adentro por caminos carreteros y de herradura que iban remontando la sierra, utilizados por los arrieros y carreteros que transportaban mercancía a las ciudades y poblados del interior del estado.<sup>5</sup> Uno de los aspectos que ayudó a desarrollar los efectos del ferrocarril fue la política en comunicaciones que impulsó el gobierno del estado, teniendo como eje central al ferrocarril, como lo expresaba Ramón Corral en su informe de 1887:

Las mejoras materiales que más urgentemente se están necesitando son la compostura de caminos para poner en comunicación los minerales mas importantes con la línea del ferrocarril y la construcción de telégrafos que pongan en contacto con el resto del estado y del país los distritos lejanos.<sup>6</sup>

#### B.1 Los telégrafos en Sonora.

Al pasar los efectos de la crisis y al irse reactivando la economía, el gobierno del estado logró sortear sus problemas financieros, para poder invertir en la creación y mejoras de obras públicas.

Las líneas de telégrafos se instalaron para comunicar primero al interior del estado, como fueron la de Guaymas-Hermosillo en 1880; Ures-Hermosillo en 1881; la de Guaymas-Hermosillo-Nogales del ferrocarril de Sonora en 1882; el de Hermosillo-Nogales del gobierno federal usando los postes del ferrocarril; el de Álamos-Agiabampo. Posteriormente se colocaron para comunicar el estado con el resto del país, con la línea Mazatlán-Álamos-Hermosillo en 1886, quedando así

estructurada la línea troncal del estado, y lo más importante, la comunicación con la ciudad de México y el resto del país.<sup>7</sup> Un telegrama, hasta antes de la línea Mazatlán-Álamos-Hermosillo, tardaba 10 días de Hermosillo a la capital del país y con esta línea de uno a dos días.<sup>8</sup> Se construyeron, además, dos líneas particulares de Magdalena a Terrenate y otra a la hacienda de "La Playita". Para la siguiente década por fin se cumplieron las aspiraciones de Corral en el sentido de comunicar los distritos más lejanos.

#### B.2. Caminos carreteros

Los caminos carreteros tuvieron un papel especial pues ya no serían la prolongación de las rutas marítimas sino que serían orientadas a las estaciones del ferrocarril, para lo cual se ampliaron y mejoraron algunos de los existentes o se ejecutaron trabajos para la construcción de nuevos caminos, que entroncaran con el ferrocarril y las principales ciudades y centros comerciales, buscando dar salida a la producción de las diferentes regiones. Una de estas fue la carretera que se construyó de Rayón a la estación Carbó; el camino carretero de herradura que salía de la antigua capital Ures, se amplió a doce varas, con rumbo a la estación Torres, Baviácora, Sonibiate, Rayón, Horcasitas y Pueblo de Álamos, en una distancia de cincuenta y tres leguas. Se arreglaron y reconstruyeron los caminos que iban del Pueblo de Álamos a Ures, Mátape y Satebuchi, con una distancia de 10 leguas. Los que salen de Mátape a Nácori Grande, Pueblo de Álamos, Batuc

y Soyopa en el río Yaqui, con extensión de catorce leguas. El de Mazatán sale para Nácori Grande, San Javier, Soyopa y Duraznilla. De Rayón se compuso en tres y media leguas el que lleva a Ures y se abrió el camino hasta estación Carbo. Los caminos que salen de Horcasitas para Ures, estación Pesqueira y estación Carbó, se arreglaron en una distancia de diez y seis leguas. En el distrito de Ures se compusieron en total ciento veintiséis leguas de caminos públicos que ligaban a las poblaciones con la línea del ferrocarril y los distritos limítrofes. Otro que se estableció fue el que unió la estación Torres con Hermosillo, y los pueblos de Batuc, San Pedro, Suaqui y Tepupa, hasta llevarlo al mineral de Lampazos y el pueblo de Tepache, en el distrito de Moctezuma.<sup>9</sup>

En el distrito de Arizpe se ensancharon los caminos a catorce varas en general, como fue el camino que va de Arizpe a Ures a través de las poblaciones del río Sonora. La Compañía minera " La Trinidad Limitada" mejoró el camino de El Potrero de Galindo, que lo llevaba cerca de río Yaqui al mineral de La Trinidad. Otro, del señor Lorenzo Boido, entre Magdalena, donde se encuentra la estación de este nombre, y la mina de "La Ventana". ( Hacer mapa )

Los sonorenses también se comunicaron con diligencias, que se conectaban a las estaciones del ferrocarril, hasta trazar una red de circuitos aprovechando las mejoras de las carreteras. Así, el tren ( mixto) que salía de Benson, Arizona, al puerto de Guaymas, hacia 29 horas de recorrido a

una velocidad promedio de 32 km/hora mediante \$ 17.01 pesos de pasaje en primera y conectaba en Nogales, Magdalena y Hermosillo con un servicio de diligencia que llevaba a los pasajeros a poblados de Arizona y Sonora.<sup>10</sup> Así un viaje de Guaymás a Hermosillo costaba \$ 7.00 y de Hermosillo a Ures \$ 5.00. El viaje de Guaymas -Hermosillo en ferrocarril salía en 1ª \$ 5.17, en 2ª \$ 3.69 y en 3ª \$ 2.95, en la cual se ve que eran más barato viajar en ferrocarril que en diligencia, aunque esta se mantuvo en corridas en donde había ferrocarril como la ruta Guaymas- Hermosillo.<sup>11</sup>

### B.3. Rutas marítimas

El ferrocarril no solamente comunicó a Sonora y Arizona sino a todo el Noroeste de México, (como lo vieron en su época los cónsules de Estados Unidos y el de México en Tucson, Arizona) . A través del puerto de Guaymas enlazó con los demás puertos y estados del Pacífico, en donde se conecto con las rutas marítimas. El ferrocarril al llegar a Guaymas hacía conexión con una compañía de vapores del Golfo de California, que llegaban dos veces por mes a los puertos de Guaymas, Agiabampo, Topolobampo, Altata, La Paz, Mazatlán, Manzanillo y otros puntos de la costa del Pacífico.<sup>12</sup> Desde el establecimiento de la Compañía francesa de " El Boleo " en Santa Rosalía, Baja California, el puerto de Guaymas, junto con el de Mazatlán, se convirtieron en parte del cordón

humbilical que alimentaba desde entonces el mineral.<sup>13</sup> Además, en el puerto de Guaymas se hacía contacto con los vapores de las compañías transoceánicas como la Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico que llegaban a San Francisco y el Asia.<sup>14</sup>

Gracias al telégrafo, a las obras portuarias en Guaymas, y a las mejorías y creación de caminos carreteros, se logró establecer una red de comunicación alrededor del ferrocarril y sus estaciones, que potencializó sus efectos en el estado.

#### C. Transformaciones regionales y de las rutas comerciales.

La zona que más se transformó con la llegada del ferrocarril fue el centro occidente del estado y su parte fronteriza, ubicada entre las estaciones de Torres y Nogales. A lo largo de esta vía y alrededor de sus estaciones se establecieron o cambiaron poblados que con el tiempo se consolidaron, dependiendo siempre de las condiciones de las regiones que conectaban. Si vemos el mapa y los datos de los caminos carreteros construidos o ampliados, éstos se dirigen, principalmente en esta región, a las estaciones del ferrocarril en Torres, Hermosillo, Carbó, Santa Ana y Nogales. Un ejemplo lo vemos en los caminos construidos o mejorados entre el distrito de Sahuaripa, en la sierra sonorenses desde el centro minero de la Trinidad, buscando salida en estación Torres, que también beneficiaba a algunos

poblados del distrito de Ures. La estación de Hermosillo, llave comercial y cruce de caminos, desde donde salía las diligencias al los ríos Sonora y Moctezuma, en la sierra sonorenses. Otras eran las estaciones de Carbó y Pesqueira, en la cual confluyen los caminos del distrito de Ures, y daba salida a los productos de la fábrica de textiles Los Angeles. En la estación Carbó confluyían también los poblados del río San Miguel, y en la estación de Santa Ana los caminos del distrito de Altar.

El distrito de Magdalena junto con su cabecera del mismo nombre sufrió cambios sustanciales por la decisión de la compañía ferrocarrilera de ir al rancho de Los Nogales, en la frontera sonorenses, en lugar de El Paso del Norte en la frontera chihuahuense, lo anterior hizo necesario que se cambiara la Aduana de Magdalena a Nogales el 2 de agosto de 1880, con todas las implicaciones que la decisión tuvo para las población de Magdalena, para la cual cambio su vida. El efecto del cambio de la aduana se vio reforzada con la creación de la zona libre en 1884, provocando un decaimiento en sus actividades económicas, por lo cual los vecinos mandaron un ocurso al gobierno del estado el año de 1899, para que fuera abolida la zona libre y que dice lo siguiente:

Al C. Gobernador del Estado.

Los que suscribimos, vecinos de este distrito de Magdalena, con respeto debido dirigimos a Us. Sr. Gobernador, suplicándole que considerando que la zona libre ha sido y es

un mal para todo este distrito, exceptuando solamente la Villa de Nogales porque:

1.- Ha sido causa de que desde su establecimiento quedo paralizado el progreso en todo los demás pueblos.

2.- Desvia el curso natural de los negocios para la frontera, amarrando las venas de la vida de este distrito que corre hacia el centro de Magdalena.

3.- En lugar de fomentar las poblaciones limitrofes ha motivado la despoblación de los pueblos antiguos del Distrito sin beneficiar la frontera con única excepción de Nogales.

4.-En lugar de restringir el contrabando lo ha dado libre para toda la frontera en provecho de Nogales, Sonora y Nogales, Arizona.

5.-Causa disparidad y extrañamiento entre los habitantes del mismo Distrito y país, creando intereses divergentes.

Intervenga con el Supremo Gobierno de la Nación para que la zona libre sea abolida por completo.<sup>15</sup>

Como vemos por el ocurso anterior, no todos salieron beneficiados, con los cambios introducidos por el ferrocarril, sino que hubo regiones que se vieron afectadas como fue el caso de Magdalena, que a pesar de pasar el ferrocarril por su localidad, el cambio de la aduana, el surgimiento de Nogales y la creación de la zona libre fueron determinantes para el decaimiento de la población La que la desaparición de la zona libre no iba a solucionar, la paralización de su progreso, ni la ausencia de negocios, ni el despoblamiento, ni el contrabando, ni la disparidad de las poblaciones, sino que era parte de un proceso generado por la llegada del ferrocarril a la zona y el establecimiento de Nogales como ciudad fronteriza. Ahora bien, Nogales no solamente se vio beneficiada de las localidades que la rodeaban, sino de localidades como el Puerto de Guaymas, desde donde vinieron comerciantes a establecerse a este

lugar, como Manuel Mascareñas, Eduardo Barnett, la familia Camou, Próspero Sandoval, Gerardo May, Agustín y Henry Donnadieu.<sup>16</sup>

Con la apertura al tráfico del ferrocarril la población de Nogales creció rápidamente y la inmigración de personas de la región continuó. Dos hechos ampliaron aún más la importancia de esta población, el cambio de la aduana norteamericana de Calabazas a Nogales, Arizona y la creación, en marzo de 1884, de la zona libre en los poblados de la frontera, dentro del que se encontraba Nogales, declarando que los productos extranjeros que se almacenaran en ésta, no causarían derechos de importación. La misma disposición funcionaba para las mercancías que se consumieran o expendieran en toda la línea longitudinal de la frontera. Su crecimiento poblacional le permitió ser declarado municipio el 9 de julio de 1889, al rebasar los quinientos habitantes y en 1887 ser declarada villa, por tener 1 484 personas. Nogales se convirtió rápidamente en la principal punto del comercio con el extranjero, ( en el capítulo cuarto vimos también, que se convierte en la principal entrada del contrabando).. según se ve en el siguiente cuadro.<sup>17</sup>

Cuadro No. 1

Exportaciones por las Aduanas de Nogales y Guaymas. (1881-1884)

Período	\$ Exportado Nogales.	Período	\$ Exportado Guaymas.
1881-82	5 759	1881-82	413 319
1882-83	143 212	1882-83	375 471
1883-84	884 638	1883-84	478 211
1884-85	828 268	1884-85	443 701
1885-86	465 822	1885-86	578 845
1886-87	668 474	1886-87	594 383
1887-88	691 593	1887-88	242 617

Fuente: Colegio de México. Estadísticas Económicas del Porfiriato. Comercio exterior de México. México. Colegio de México. 1960. p.494, 499.

Como se puede observar desde los años de 1883-84 la exportación por Nogales duplica y adelanta la del puerto de Guaymas, excepto el período 1885-86, para no perderlo más. Esto nos habla de dos fenómenos, uno del aumento sustancial de las exportaciones en el estado y otro la importancia adquirida por la Aduana de Nogales, como el principal punto de salida de mercancías, y poblado fronterizo más importante.

Si bien el ferrocarril de Sonora había sido un fracaso dentro de los intereses y proyectos norteamericanos y de la Compañía Atchison Topeka & Santa Fe, los cambios introducidos por éste dentro del estado fueron determinantes para acelerar la transición del sistema económico social, con la

introducción del trabajo asalariado a sus empleados, el coadyuvar a la inversión de capital, en especial extranjera, al bajar los costos de transportación de mercancías y personas, y al acelerar la rotación del capital y de mercancías.

Los cambios introducidos fueron desiguales favoreciendo algunas distritos como los del centro-occidental del estado y quedando marginados los que quedaron fuera del alcance de las vías de comunicación, en especial del ferrocarril, como fue la sierra sonorense. Lo anterior se refleja en la distribución espacial de la población, en donde se verán favorecidas algunas regiones o distritos del estado, en detrimento de las que quedan alejadas de la vía férrea, como vemos en el cuadro, después de haber pasado la crisis de los primeros años de la década de los ochenta en donde hay una baja de la población. En la década de los noventa la baja o pérdida poblacional se encuentra en los distritos de Sahuaripa y Ures, en la sierra sonorense y en el distrito de Altar en la planicie. Se su baja en la participación de la población del estado en forma absoluta y relativa. Ures pasa de 26 357 habitantes en 1895 a 25 594 en 1900, pasando su participación de 13.67% en 1895 a 11.54 % en 1900; Sahuaripa de 11 658 en 1895 pasa a 12 955 en 1900, y de representar el 6.05 % de la población pasa a 5.84 %, lo que nos habla más de un estancamiento. Altar de tener 14 328 habitantes en 1895 pasa a 13 229 en 1900, lo que representaba el 7.43 % en 1895

deciende a 5.96 % en 1900, presentándose un claro retroceso de su población. Esta situación resulta doblemente llamativa, si tomamos en consideración que fue ésta una época de gran crecimiento de la población en el Estado, en donde el crecimiento de la población que alcanza un 2.17 % anual entre los años de 1880 a 1910, cuando el nacional fue de 1.1 %, pero lo más interesante es el crecimiento del 3.1 %, entre 1890 a 1900, debido a que refleja los cambios profundos y la gran inmigración que se da en la zona. Así vemos que Magdalena crece solo 2.3 % entre 1895 a 1900, Álamos 3.6 %, Hermosillo 3.09 %, Moctezuma 5.05 %, Arizpe 6.7 % y Guaymas 9.06 %.

Cuadro No.2  
Población de Sonora 1880,1886,1895.

Distrito	Año 1880 Habitantes	Año 1886 Habitantes	Año 1895 Habitantes	Año 1900 Habitantes
Ures	18 282	18 282	26 357	25 594
Hermosillo	19 873	25 000	28 193	32 562
Guaymas	19 155	15 000	19 315	28 070
Álamos	21 800	22 236	51 184	57 837
Moctezuma	10 675	9 395	14 055	17 606
Sahuaripa	7 482	8 000	11 658	12 955
Arizpe	8 525	6 543	13 670	18 261
Altar	5 468	5 468	14 328	13 229
Magdalena	5 380	5 500	13 961	15 568
Total	116 640	115 424	192 721	221 682

Fuente: Departamento de Estadística Nacional. Sonora, Sinaloa y Nayarit. México, Imprenta Mundial. 1928. p 60,61,63.

La distribución espacial de la población se refleja también en la distribución del valor de la propiedad, en donde el distrito de Hermosillo, junto con su capital, llave del comercio del centro norte de Sonora y los minerales de Minas Prietas y La Colorada, son los más beneficiado por las transformaciones de estos años. Así para el año de 1891, es el primero en valor de las fincas urbanas y rústicas, semovientes, giros mercantiles y otros valores con un total de \$ 3 090 908.59 , además de ser el principal productor agrícola de trigo del estado.

## Cuadro No. 3

Valor de la propiedad en el distrito de Hermosillo en 1891

Fincas Urbanas	\$ 921 938.59
Fincas Rústicas	1 189 414.00
Semovientes	478 074.00
Giros industriales	82 170.00
Giros Mercantiles	261 050.00
Otros Valores	158 268.00
Totales	\$ 3 090 908.59

Fuente: Luis Alfonso Velasco. " Estado de Sonora" en Geografía y Estadística de la República Mexicana. t.IV. p. 187

En valor total le sigue, con casi la mitad, el distrito de Guaymas con \$ 1 745 288; después el distrito de Ures con

\$ 1 442 709.76; el distrito de Álamos con \$ 1 427 191; el distrito de Magdalena con \$ 1 120 083.84; el distrito de Altar con \$ 1 078 554; el distrito de Arizpe con \$ 876 862 y el distrito de Sahuaripa con \$ 387 087. <sup>1</sup>

#### D. El impacto regional del ferrocarril.

El ferrocarril no sólo fue pieza importante en Sonora, sino también en la región. A partir de 1885, en el Territorio de la Baja California, en Santa Rosalía frente a las costas de la bahía de Guaymas, entró en funcionamiento la Compañía minera francesa del El Boleo. Desde su fundación la relación con Guaymas fue muy estrecha por el abasto que provenía de este puerto para la explotación del cobre. El ferrocarril de Sonora es utilizado como una vía de salida del cobre producido por la Compañía francesa, aparte del que tradicionalmente hacía en sus barcos, el Korrigan I y después el II. Haciendo el recorrido Santa Rosalía-Guaymas-Nogales por ferrocarril y Nogales- Nuevo Orleans por el Southern Pacific. El viajar en barco y después hacer conexión con el ferrocarril, también resultaba el medio más rápido para ir al centro del país y de tal forma, desde Sinaloa y Baja California, viajan las personas y productos al puerto de Guaymas para de ahí pasar a Benson, Arizona, y hacer conexión con el Southern Pacific a El Paso, y del Paso al

---

centro del país por el Ferrocarril Central. Algunos productos mineros se quedaban a ser beneficiados Benson, Arizona, en Colorado y en la Refinería de la ASARCO en El Paso, Texas.

Lo anterior explica el crecimiento de las exportaciones e importaciones en Nogales, en proporciones que en el crecimiento de la economía sonoreense no se explicarían como se aprecia en los cuadros, sino por ser parte del tránsito de las mercancías de la región y de personas que utilizaban el ferrocarril como medio de transportes para introducir sus mercancías en los Estados Unidos, para quedarse ahí o para pasar a Europa o México. No fue el ferrocarril el gran paso de las mercancías norteamericanas al Pacífico y Asia, pero sí para los productos nacionales.

Cuadro No. 4

Exportaciones e Importaciones por las aduanas de Guaymas y Nogales. 1891- 1900 .( pesos )

Período	X Guaymas \$	M Guaymas \$	X Nogales \$	M Nogales \$
1891-92	352 204		1 078 731	
1892-93	293 581	641 122	1 713 394	1 553 120
1893-94	711 196	865 660	1 361 840	1 031 834
1894-95	904 618	888 723	2 787 590	1 076 960
1895-96	19 994	1 032 047	4 937 624	1 216 164
1896-97	40 307	886 292	5 776 575	1 851 796
1897-98	34 839	888 511	7 551 292	2 190 170
1898-99	12 336	984 538	7 889 902	2 258 793
1899-00	88 281	1 283 411	7 388 206	3 387 814

Fuente: Colegio de México. Estadísticas Económicas del Porfiriato. Comercio exterior de México. México. Colegio de México. 1960. p.473,475,494,498

Otro de los efectos que se puede apreciar en el cuadro fue la caída de las exportaciones por el puerto de Guaymas, hasta llegar en su punto más bajo en el período 1898-99, explicado por el cambio de circulación de las mercancías hacia el norte, en busca del mercado norteamericano y los ferrocarriles para ir a los puertos que los lleven a Europa. Las importaciones por Guaymas siguieron incrementándose, hasta llegar en su máximo en el período de 1899-00, pero nunca en la proporción de la que se realizaba en Nogales, permitiéndole mantener la importancia como centro comercial.

Cuadro No. 5

## Estadística del Ferrocarril de Sonora 1891- 1900

Año	No. Pasajeros	Carga Toneladas	Total de Producto \$
1891	56 565	53 297	445 857
1892	54 621	58 867	482 913
1893	52 678	63 687	519 976
1895	62 715	69 982	611 694
1896	69 835	85 535	735 313
1897	95 243	83 153	844 512
1898	100 227	108 400	1 004 685
1899	107 538	308 111	1054 527
1900	96 694	299 939	1 105 753

Fuente: Antonio Peñafiel. Anuario Estadístico de la República Mexicana. 1895. México Secretaría de Fomento. 1896. p. 628 y Anuario Estadístico de la República Mexicana. 1900 y 1901. México. Secretaría de Fomento. p. 190

El aumento de los movimientos mercantiles de importación y exportación que se da en las aduanas de Guaymas y Nogales también se ven reflejados en el incremento de los movimientos de pasaje y mercancías transportadas por el ferrocarril en la década de los noventa, ayudando a mover buena parte de esas transacciones. La carga transportada se quintuplica, pasando de 53 297 toneladas en 1891 a 299 939 en 1900 e incrementándose también el transporte de pasajeros de 56 565 en 1891 a 96 694, casi duplicando en número de personas transportadas. La vía férrea como se relaciona permite, llevar como un embudo las mercancías que vienen de la región y que salen en las exportaciones de Nogales. El ferrocarril también ayudó a acelerar la circulación de las mercancías, así como, la rotación del capital por la reducción de los tiempos de transporte y de capacidad de carga a nivel estatal y regional.

Cuadro No. 6

Tonelaje de carga movida por el ferrocarril de Sonora en año de 1902.

<b>Productos Forestales</b>	30 970	<b>Productos Inorgánicos</b>	33 165
Lefa	24 587	Ladrillo	2 889
Madera	6 382	Metales	5 704
<b>Productos Agrícolas</b>	28 081	Piedra mineral	5 122
Azúcar	4 967	Sal	4 132
Frutas	1 968	Varios	9 280
Harina	5 441	<b>Mercancías generales</b>	47 784
Heno	5 832	Maquinaria	2 159
Trigo	3 550	Mercería	2 935
<b>Animales y sus Productos</b>	3 987	Varios	22 337

Fuente: Archivo General de la Nación. Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ferrocarril de Sonora 6/42-1 p 58-59.

Como apreciamos el cuadro anterior, de los productos transportados por el Ferrocarril, vemos que el principal conjunto de productos transportados son los de las mercancías generales con 47 784 toneladas, en donde no sabemos que se transportaba en varios, pero si en mercería, que llegaba para los comerciantes quines las distribuían para el consumo local. En productos inorgánicos destaca la de varios, que tampoco sabemos en que consiste y los metales y la piedra mineral. producto del trabajado de los centros mineros como Minas Prietas, la Colorada, la de cerro Blanco y El Boleo en

Baja California. ( Los minerales de Cananea y Nacozari, recién abiertos a la explotación, se transportaban en los trenesitos de carretones a la frontera y no a las estaciones del ferrocarril). En tercer conjunto es el de productos forestales sobresalen la leña que consume el propio ferrocarril y los centros mineros, que las usan en grandes cantidades y que se convierte en una actividad muy importante en la región. En los productos agrícolas, destaca las 5 mil toneladas de azúcar sinaloense que es exportada por el ferrocarril al extranjero y país, y la harina y el trigo sonorense consumido en la región y en menor medida exportado al extranjero.

Para 1897, se construye el ferrocarril Torres Minas Prietas, con el cual quedó unido el centro minero de las Minas Prietas que habíamos mencionado anteriormente, que con una extensión de 63 km. unía a dicho mineral con la estación Torres, al sureste de la capital Hermosillo. Las operaciones de dicho mineral lo llevan a convertirse, en el principal centro minero del estado, y una de las poblaciones más importante del mismo, con cerca de 13 000 habitantes, casi la misma de la capital Hermosillo. Como se aprecia con el cuadro de operaciones del ferrocarril, la puesta en funcionamiento del Ferrocarril Torres Minas Prietas, coincide con un salto en personas y carga transportada por el ferrocarril de Sonora, medio por donde salía y entraban las mercancías y minerales de dicho centro minero.

### E. Los efectos de los medios de comunicación en la minería.

Habíamos mencionado que la crisis económica mundial de 1882 afectó a la minería sonorense que después de un repunte en 1883, entra en una fuerte crisis hacia 1885, influida por la baja en el precio mundial de la plata y por el fracaso de las inversiones extranjeras en la minería sonorense causada por los movimientos especuladores que se realizaron en la Bolsa de Valores de Nueva York y Londres.

El desarrollo de los medios de comunicación influyó poco a poco sobre las actividades económicas, especialmente, en la minería. Ramón Corral informaba que:

Los capitales extranjeros buscando empleo lucrativo, al venir á Sonora, no han encontrado otro ramo que la minería para emplearse en especulaciones en gran escala. Desde 1881, en que se dio principio a la construcción del Ferrocarril que nos liga con los Estados Unidos, comenzó a despertarse en los hombres de negocio de otros países el interés por nuestras minas, llegando á tal grado, que su misma intensidad ha sido causa de su decrecimiento, por que el entusiasmo general se explotó de manera inconveniente por algunos extranjeros que abusaban de la buena fé, de las compañías capitalista, con perjuicio de la minería.<sup>2</sup>

La minería a pesar del establecimiento del ferrocarril, no pudo superar los años de crisis de 1882-1885, debido a los factores que señalaremos más adelante, junto con la especulación que nos menciona Ramón Corral. El ferrocarril

---

poco pudo influir sobre ésta actividad, ya que las minas más importantes, como La Trinidad, La Barranca, Lampazos, La Quintera y Los Bronces, se encontraban en la sierra sonorense, lejos de las vías del tren y resultaba muy costosa la transportación del mineral; se calcula que cada tonelada costaba de \$ 80 a \$ 90, por transporte, impuestos, comisiones y despacho aduanal y beneficio en los Estados Unidos.<sup>3</sup>

La minería también sufrió los efectos de los problemas que se presentaron en el estado, combinados con una baja en el precio de la plata en 1885. Esto, como se aprecia en el cuadro No. , bajó la producción de plata, principal producto minero de 12 415 kilos en 1884-85 a 6 765 en el período 1886-87.<sup>4</sup> La crisis minera también se refleja en las estadísticas de las Casas de Moneda de Hermosillo y Álamos, que aparecen en el cuadro No. en donde se aprecia claramente la baja en producción de monedas de 8 reales en 1885 y en la cantidad total percibida.

---

## Cuadro No.7

Casas de Moneda de Álamos y Hermosillo 1881- 1887

Casa de moneda de Álamos                      Casa de moneda  
de Hermosillo.

Año Fiscal.	8 Reales.	Total plata acuñada. \$	8 Reales.	Total plata acuñada. \$
1881-82	1 054 753	1 064 431	481 812	492 992
1882-83	944 509	955 285	443 710	449 460
1883-84	1 266 419	1 292 940	521 800	539 400
1884-85	1 018 537	1 023 850	273 000	280 000
1885-86	749 408	774 281	255 560	257 610
1886-87	799 256	804 250	190 500	195 300

Fuente: Alberto Francisco Pradeau. Sonora y sus casas de Moneda. Álamos y Hermosillo, Hermosillo. Gobierno del Estado de Sonora. 1983. p 107,126

Algunas minas que se encontraron cerca de la vía, como fue el mineral de Minas Prietas, en el sureste de Hermosillo, cerca de la estación Torres del ferrocarril, y que fue el centro minero más importante del estado a finales de siglo, se vieron beneficiado por la cercanía a la vía. A partir del año de 1886 los dueños de las minas iniciaron el sistema de exportar los metales en bruto para beneficiarlos en los Estados Unidos, en donde las haciendas de beneficio se encontraban en Colorado, en El Paso y en Benson, a las cuales llegaba el ferrocarril The New México and Arizona R.R., en

donde la Benson Mining and Smelting Co., tenía funcionando su refinería desde 1882.<sup>5</sup>

Cuadro No.8

Exportación de Metales a través del Ferrocarril de Sonora.  
1882-1888. (toneladas)

Año.	Volumen.
1882*	28 000
1883	1 854 000
1884	768 000
1885	3 799 000
1886	9 197 000
1887	7 034 905
1888	9 719 117

Fuente: AHES. C.592 tomado de Gerardo Refique. En el umbral del capitalismo... Sonora, 1830-1900. p.236

\* octubre- diciembre

---

<sup>5</sup> David F. Myrick. New México and Arizona Railroad Company. Rairoads of Arizona. vol I. Berkeley, California. Howell-North Books. 1975. p.266

Cuadro No. 9

Metal en bruto y concentrado, exportado para beneficiar en el extranjero. 1886- 1887.

Año	Trimestre	libras
1886	1er.	1 534 789
	2o.	1 833 060
	3er.	2 001 384
	4o.	3 816 930
1887	1er.	3 098 928
	2o.	2 669 193
	3er.	1 886 118
	4o.	3 170 019

Fuente: Ramón Corral. Memoria del Gobierno del Estado de Sonora 1887. Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora. 1887. p.23

#### F. El Ferrocarril en Sonora y los terrenos baldíos.

El cónsul mexicano, en su revista remitida a la Secretaría de Relaciones Exteriores, llama la atención sobre la adquisición que ciudadanos norteamericanos están haciendo de minas y terrenos de Sonora, y que de las treinta y dos firmas legalizadas de diversas autoridades y notarios, nueve corresponden a venta o traspaso de terrenos y minas de Sonora.<sup>6</sup> Ese interés respecto las minas, que veremos más adelante, pero especialmente sobre los terrenos, y de éstos

los baldíos, que aparece claramente en la adjudicación, se debe a la importancia que en esos años se le da al funcionamiento del ferrocarril, como aparece en el cuadro núm.3

Cuadro No.10

Adjudicaciones hechas de terrenos baldíos, con sujeción a la ley de 22 de julio de 1863. 1877- 1888.

Año	No. de Títulos	Hectáreas.
1877	1	30 639
1878	14	42 973
1879	12	28 507
1880	33	99 377
1881	60	146 791
1882	65	168 553
1883	65	182 679
1884	65	161 463
1885	52	131 206
1886	38	245 782
1887	55	175 155
1888	61	244 797

Fuente: Antonio Peñafiel, Anuario Estadístico de la República Mexicana. México, Secretaría de Fomento y Obras Públicas.1893. p. 556, 557

Como se aprecia en el cuadro anterior el número de títulos y hectáreas distribuidas en entre 1880 a 1888 es la de mayor proporción durante el porfiriato, pues en los años posteriores serán menores a 90 000 hectáreas. Los efectos de la valorización de los terrenos producida por el ferrocarril y los caminos carreteros que se construyeron o mejoraron para

conectarlo con él, estimularon el comercio de las tierras, no únicamente en las poblaciones principales, en donde ya vimos como se generó un fenómeno de especulación de terrenos tanto en Guaymas como en Nogales.

Notas capítulo VI.

1.- Dentro de las cosas que obtuvo del ferrocarril de Sonora fue un faro de cuarto orden con torre de fierro para el puerto de Guaymas, 450 toneladas de alambre, 30 aparatos Duplex y muebles para 30 oficinas de Telégrafos. Francisco R. Calderón. " Los Ferrocarriles " El Porfiriato. Vida Económica. Historia Moderna de México. México, Ed. Hermes. 1974. p 540,542.

2.- Francisco R. Calderón. "Los Ferrocarriles". Porfiriato. Vida Económica." Historia Moderna de México. México, Ed. Hermes. 1974. p 518

3.- Cónsul Alexander Willard de los Estados Unidos. Despachos consulares de Estados Unidos, Guaymas, 26 de octubre de 1882, tomado de Gregorio Torres Mora. op. cit., p. 24

4.- Revista correspondiente de 1882 del cónsul en Tucson, Arizona a la Secretaria de Relaciones Exteriores y que el Secretario le informa al de Fomento. Oficio del Secretario de Relaciones Exteriores Mariscal al Secretario de Fomento. México 6 de febrero de 1883. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/60-4. F 39.

5.- Los carreteros de Guaymas a Hermosillo organizaban desde la década de los sesentas verdaderos trenes de carretones, que substituyeron las recuas de mulas, llevando la mercancía de Guaymas a Hermosillo en más cantidad y mejores condiciones, aprovechando la planicie costera. Sobre los caminos del siglo XIX sonorense y las rutas marítimas se puede consultar a Jesús Félix Uribe García Sonora: Pueblos y Caminos. Hermosillo, Ediciones La Diligencia, 1991. p.35-39

6.- Ramón Corral Memorias del gobierno del Estado de Sonora. Hermosillo. Gobierno del Estado de Sonora. 1887. p. 6

7.- Francisco R. Almada. Diccionario de Historia, Geografía y Biografía Sonorenses. Hermosillo. Gobierno del Estado de Sonora. 1983. p.648; Ramón Corral. Memoria del gobierno del Estado de Sonora. op.cit., 1887. p 3.

8.- El telegrama donde el ingeniero Leopodo Zamora le informa al secretario de Fomento la terminación de los 44 kilómetros de Guaymas a Hermosillo, lo mandó el día 11 de noviembre de Hermosillo, llegó a Mazatlán el 18 y es recibido en Palacio Nacional a las 6h. 19 minutos de la noche del día 21. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/37-1 pág. 53.

9.- Ramón Corral. op.cit.. 1887. p.6,9.25-28

10.- Comparativamente se puede ver un servicio de diligencias de Guaymas a Tucson, Arizona que en el año de 1896, ofrecía hacer el viaje en 5 días.

11.- Para las diligencias se puede ver Jesús Félix Uribe García. Sonora: Pueblos y Caminos. Hermosillo, Ed. La

Diligencia.1991. p.44. Para tarifas se puede ver el oficio de la Sección -a de la Secretaría de Fomento al Gobernador de Sonora, México 18 de septiembre de 1883. AGN. AHSCOP. Ferrocarril de Sonora 6/60-4. f.68.

12.- David M. Pletcher.,op.cit., p.23; J. Kircher and Singuar. The Souther....op.cit., p 14.

13.- Hay varios trabajos recientes que nos hablan de esta relación En 1885 establece el Gobierno Federal, la obligación, para la compañía, de tener un vapor de 50 toneladas que realice dos viajes de Santa Rosalía a Guaymas, pasando por Mulegé, en Baja California. Juan Manuel Romero Gil El Boleo. Santa Rosalía, Baja California Sur. Un pueblo que se nego a morir. 1885-1954. Hermosillo. Universidad de Sonora. 1991. p 57.

14.- Jorge Gómez Izquierdo. " El Movimiento Antichino en Sonora (1880-1933). Memoria del XII Simposio de Historia de Antropología e Historia. Hermosillo. Instituto de Investigaciones Históricas-Unison. 1988. t.II. p.148.

15.- Ocurso de la Junta Popular y vecinos de Magdalena al gobernador del estado de Sonora, Magdalena, Sonora, 25 de abril de 1899. AHGES. T.1625

16.- Raquel Flores García.Nogales. Un siglo en la Historia. Gobierno del Estado de Sonora-Centro Regional del Noroeste INAH. 1987. p.27.44.

17.- Aunque vimos en el capítulo cuarto, que en los primeros años de funcionamiento del ferrocarril transporte mercancías,

principalmente, desde Guaymas a Torres, Hermosillo y Magdalena y de estos a Guaymas.

18.- Luis Alfonso Velasco. " Sonora " en Geografía y Estadística de la República Mexicana. t.IV. 1895. p. 111. 123, 144, 159, 173, 187, 199.

19.- Ramón Corral. Memoria del Gobierno del Estado de Sonora de 1891. p.250.

20.- Ramón Corral. Memoria del Gobierno del Estado de Sonora. 1891., op.cit., p.252; Juan Manuel Romero Gil. " Minería y sociedad en el Noroeste.Siglo XIX.Cuadernos de Historia. México, Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luis Mora y Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Nuevo León. año 1, núm. 1 octubre 1991 p.40

21.- Otra fuente establece que el efecto de la baja del precio de la plata en 1885 se tradujo en una baja de la producción de 35 %, respecto a los 65 417 kilos de plata del año anterior.

23.- Oficio del Secretario Ignacio Mariscal de la Secretaria de Estado y Despacho de Relaciones Exteriores al Secretario de Fomento. Ciudad de México, 6 de febrero de 1883.AGN.AHSCOP.Ferrocarril de Sonora 6/60-4. F.39 y 42.

## CONCLUSIÓN.

Al final de cuentas los resultados que tenían los congresistas mexicanos, sobre una posible anexión de Sonora y Chihuahua si se realizaba la construcción del ferrocarril, no se cumplieron. De no haberse aprobado la concesión, los efectos que provocó el establecimiento de los ferrocarriles norteamericanos en la frontera, de todos modos nos hubieran influido y articulado, probablemente con menor intensidad. En Sonora seguramente se hubiera seguido desarrollando los trenes de carretones, posibilitando una transportación no tan eficiente como el ferrocarril pero sí sustitutiva, en donde el proceso de integración era irreversible.

Tampoco el proyecto norteamericano, por el control de una vía de comunicación que les diera salida al Pacífico y que concretizarón los empresarios bostonianos de la Atchison Topeka & Santa Fe R.R. con el ferrocarril de Sonora, resultó para la empresa lo que esperaban: el ser una salida de productos del este industrial por el puerto de Guaymas al mercado creciente del Pacífico con Asia y Australia. Al cambiar las condiciones en el desarrollo ferrocarrilero norteamericano y al darse una crisis en Sonora de 1882- 1887, el proyecto y el negocio no funcionaron.

Al final de cuentas, el ferrocarril resultó, lo que los sonorenses esperaron, un agente transformador que ayudó a modernizar el estado. La línea férrea aceleró la transición del sistema socioeconómico y ayudó al desarrollo de los diferentes sectores productivos, al posibilitar la entrada de

nueva tecnología y acceso a nuevos mercados con la integración a Estados Unidos por medio del ferrocarril.

La vía férrea aceleró las diferencias regionales marginando aquellos distritos que quedaron lejos de la vía y sin comunicación carretera; y beneficiaron aquellos que se localizaban en la zona centro-noroccidental del estado, en especial el distrito de Hermosillo que se vio favorecido por los cambios introducidos. Como resultado del funcionamiento del ferrocarril vemos una gran cantidad de denuncias de terrenos baldíos y de minas, así como reactivación, después de la crisis de 1882-1887, de los diferentes sectores productivos, en donde estos se desarrollarán influenciados por la cercanía de la vía y la posibilidad de buenos caminos carreteros, lo que permitió la articulación de diferentes zonas de la región.

El establecimiento de la línea férrea, también significó la articulación de mercados locales, que se desarrollaron alrededor del ferrocarril, ayudando a la formación de un mercado regional, que dio como resultado un cambio en la circulación de mercancías, en donde las importaciones llegaran desde el norte, por Nogales y las exportaciones desde el sur, por el puerto de Guaymas, que daba entrada a las mercancías que venían del noroeste mexicano. Explicando así el gran movimientos de mercancías que se da en la aduana de Nogales y el movimiento del ferrocarril que se convierte en un embudo que absorbe las mercancías del noroeste y las canaliza a Nogales, como lo vimos en la exposición.

Para concluir, el noroeste de México, como lo establece el doctor Sergio Ortega en su reciente libro, es otro a partir de la construcción de los ferrocarriles, que significó un cambio de período histórico. En este sentido, los cambios sufridos por Sonora en los últimos años y que la firma del Tratado de Libre Comercio ratifica significaran los mismo que para los sonorenses del siglo XIX.

## TRATADO DE GUADALUPE HIDALGO

Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Exmo. Sr. Presidente Interino de los Estados Unidos Mexicanos se ha servido dirigirme el decreto que sigue:  
Manuel de la Peña y Peña, Presidente interino de los Estados Unidos Mexicanos, a todos los que las presentes vieren, sabed:

Que en la ciudad de Guadalupe Hidalgo se concluyó y firmó el día 2 del presente año un tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América por medio de plenipotenciarios de ambos gobiernos, autorizados debida y respectivamente para este efecto, cuyo tratado con su artículo adicional es en la forma y tenor siguiente:

En el nombre de Dios Todopoderoso.

Los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, animados de un sincero deseo de poner término a las calamidades de la guerra que desgraciadamente existe entre ambas repúblicas y de establecer sobre bases sólidas relaciones de paz y buena amistad, que procuren reciprocas ventajas a los ciudadanos de uno y otro país y afiancen la concordia, armonía y mutua seguridad en que deben vivir como buenos vecinos los dos pueblos, han nombrado a este efectos sus respectivos

plenipotenciarios , a saber: el presidente de la República Mexicana a D. Bernardo Couto, D. Miguel Atristáin y D. Luis Gonzaga Cuevas, ciudadanos de la misma República, y el Presidente de los Estados Unidos de América a D. Nicolás P. Trist, ciudadano de dichos Estados Unidos; quienes después de haberse comunicado sus plenos poderes, bajo la protección del Señor Dios Todopoderoso, Autor de la paz, han ajustado, convenido y firmado el siguiente.

#### TRATADO DE PAZ

Amistad, límites y arreglo definitivo entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América.

#### Artículo I

Habrá paz firme y universal entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América, y entre sus respectivos países, territorios, ciudades, villas y pueblos, sin excepción de lugares o personas.

#### Artículo II

Luego que se firme el presente tratado habrá un convenio entre el comisionado o comisionados del Gobierno Mexicano y el o los que nombre el general jefe de las fuerzas de los Estados Unidos, para que cesen provisionalmente las hostilidades y se restablezca en los lugares ocupados por las mismas fuerzas el orden constitucional en lo político, administrativo y judicial, en cuanto lo permitan las circunstancias de ocupación militar.

#### Artículo III

Luego que este tratado sea ratificado por el gobierno de los

Estados Unidos se expedirán órdenes a sus comandantes de tierra y mar, previniendo a esos segundos, siempre que el tratado haya sido ratificado por el gobierno de la República Mexicana y canjeadas las ratificaciones que inmediatamente alcen el bloqueo de todos los puertos mexicanos, y mandando a los primeros (bajo la misma condición) que a la mayor posible brevedad comiencen a retirar todas las tropas de los Estados Unidos que se hallaren entonces en el interior de la República Mexicana, a puntos que se elegirán de común acuerdo y que no distarán de los puertos más de treinta leguas; esta evacuación del interior de la República se consumará con la menor dilación posible, comprometiéndose a la vez el gobierno mexicano a facilitar, cuanto quepa en su arbitrio, la evacuación de las tropas americanas; a hacer cómodas su marcha y su permanencia en los nuevos puntos que se elijan y a promover una buena inteligencia entre ellas y los habitantes. Igualmente se librarán órdenes a las personas encargadas de las aduanas marítimas en todos los puertos ocupados por las fuerzas de los Estados Unidos previniéndoles (bajo la misma condición) que pongan inmediatamente en posesión de dichas aduanas a las personas autorizadas por el gobierno mexicano para recibir las, entregándoseles al mismo tiempo todas las obligaciones y constancias de deudas pendientes por derecho de importación y exportación, cuyos plazos no estén vencidos. Además se formará una cuenta fiel y exacta que manifieste el total de los montos de los derechos de importación y exportación recaudados en las mismas aduanas marítimas o en cualquiera otro lugar de México por

autoridad de los Estados Unidos desde el día de la ratificación de este tratado por el gobierno de la República Mexicana, y también una cuenta de los gastos de recaudación, se entregará el al Gobierno Mexicano en la ciudad de México a los tres meses del canje de las ratificaciones.

La evacuación de la capital de la República Mexicana por las tropas de los Estados Unidos en consecuencia de lo que queda estipulado, se complementará al mes de recibirse por el comandante de dichas tropas las órdenes convenidas en el presente artículo, o antes si fuere posible.

#### Artículo IV

Luego que se verifique el canje de las ratificaciones del presente tratado, todos los castillos, fortalezas, territorios, lugares y posesiones que hayan tomado u ocupado las fuerzas de los Estados Unidos en la presente guerra dentro de los límites que por el siguiente artículo van a fijarse a la República Mexicana, se devolverán definitivamente a la misma República con toda la artillería, armas, aparejos de guerra, municiones y cualquiera otra propiedad pública existente en dichos castillos y fortalezas cuando fueron tomados y que se conserve en ellos al tiempo de ratificarse por el gobierno de la República Mexicana el presente tratado. A este efecto, inmediatamente después que se firme se expedirán órdenes a los oficiales americanos que mandan dichos castillos y fortalezas, para asegurar toda la artillería, armas, aparejos de guerra, municiones y cualquiera otra propiedad

pública, la cual no podrá en adelante removerse de donde se halla, ni destruirse. La ciudad de México, dentro de la línea anterior de atrincheramientos que la circundan, queda comprendida en la precedente estipulación, en lo que toca a la devolución de artillería, aparejos de guerra, etc.

La final evacuación del territorio de la República Mexicana por las fuerzas de los Estados Unidos quedará consumada a los tres meses del canje de las ratificaciones, o antes si fuere posible; comprometiéndose a la vez el gobierno mexicano, como en el artículo anterior a usar de todos los medios que estén en su poder para facilitar la total evacuación, hacerla cómoda a las tropas americanas y promover entre ellas y los habitantes una buena inteligencia.

Sin embargo, si la ratificación del presente tratado por ambas partes no tuviere efecto en tiempo que permita que el embarque de las tropas de los Estados Unidos se complete antes que comience la estación mal sana en los puertos mexicanos del golfo de México, en tal caso se hará un arreglo amistoso entre el gobierno mexicano y el general en jefe de dichas tropas, y por medio de este arreglo se señalarán lugares salubres y convenientes (que no disten de los puertos más de treinta leguas) para que residan en ellos hasta la vuelta de la estación sana las tropas que aun no se hayan embarcado. Y queda entendido que el espacio de tiempo que de aquí se habla, como comprensivo de la estación mal sana, se extiende desde el día 19 de mayo hasta el día 19 de noviembre.

Todos los prisioneros de guerra tomados en mar o tierra por ambas partes se restituirán a la mayor brevedad posible después del canje de las ratificaciones del presente tratado. Queda también convenido que si algunos mexicanos estuvieren ahora cautivos en poder de alguna tribu salvaje dentro de los límites que por el siguiente artículo van a fijarse a los Estados Unidos, el gobierno de los mismos Estados Unidos exigirá su libertad y los hará restituir a su país.

#### Artículo V

La línea divisoria entre las dos Repúblicas comenzará en el Golfo de México, tres leguas fuera de la tierra frente a la desembocadura del Río Grande, llamado por otro nombre Río Bravo del Norte, o del más profundo de sus brazos, si en la desembocadura tuviere varios brazos: correrá por mitad de dicho río, siguiendo el canal más profundo, donde tenga más de un canal, hasta el punto en que dicho río corta el lindero meridional de Nuevo México; continuará luego hacia Occidente por todo este lindero meridional (que corre al Norte del pueblo llamado Paso) hasta su término por el lado de Occidente; desde allí subirá la línea divisoria hacia el Norte por el lindero occidental de Nuevo México, hasta donde este lindero esté cortado por el primer brazo del Río Gila; (y si no está cortado por ningún brazo del Río Gila, entonces hasta el punto del mismo lindero occidental más cercano al tal brazo, y de allí en línea

recta (al mismo brazo); continuará después por mitad de este brazo y del río Gila hasta su confluencia con el río Colorado; y desde la confluencia de ambos ríos la línea divisoria, cortando el Colorado, seguirá el límite que separa la Alta Baja California hasta el mar Pacífico.

Los linderos meridional y occidental de Nuevo México, de que habla este artículo son los que se marcan en la carta titulada: Mapa de los Estados Unidos de México según lo organizado y definido por las varias actas del congreso de dicha República, y construido por las mejores autoridades.

Edición revisada que publicó en Nueva York en 1847, J. Disturnell; de la cual se agrega un ejemplar al presente tratado, firmado y sellado por los plenipotenciarios infrascritos. Y para evitar toda dificultad al trazar sobre la tierra el límite que separa la Alta Baja California, queda convenido que dicho límite consistirá en una línea recta tirada desde la mitad del río Gila en el punto donde se une el Colorado, hasta un punto en la Costa del mar Pacífico, distante una legua marina al Sur del punto más meridional del puerto de San Diego, según este puerto está dibujado en el plano que levantó el año de 1782 el segundo piloto de la armada española D. Juan Pantoja, y se publicó en Madrid el de 1802, en el Atlas para el viaje de las goletas Sutil y Mexicana; del cual plano se agrega copia firmada y sellada por los plenipotenciarios respectivos.

Para consignar la línea divisoria con la precisión debida en mapas fehacientes y para establecer sobre la tierra mojones que

pongan a la vista los límites de ambas Repúblicas, según quedan descritos en el presente artículo, nombrará cada uno de los gobiernos un comisario y un agrimensor, que se juntarán antes del término de un año contando desde la fecha del canje de las ratificaciones de este tratado, en el puerto de San Diego, y procederán a señalar y demarcar la expresada línea divisoria en todo su curso hasta la desembocadura del Río Bravo del Norte. Llevarán diarios y levantarán plano de sus operaciones, y el resultado convenido por ellos se tendrá por parte de este tratado y tendrá la misma fuerza que si estuviese inserto en él; debiendo convenir amistosamente los dos gobiernos en el arreglo de cuanto necesiten estos individuos y en la escolta respectiva que deban llevar, siempre que sea necesario.

La línea divisoria que se establece por este artículo será religiosamente repetada por cada una de las dos repúblicas, y ninguna variación se hará jamás en ella, sino de expreso y libre consentimiento de ambas naciones, otorgado legalmente por el gobierno general de cada una de ellas, con arreglo a su propia constitución.

#### Artículo VI

Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo un libre y no interrumpido tránsito por el Golfo de California y por el río Colorado desde su confluencia con el Gila, para sus posesiones, y desde sus posesiones sitas al Norte de la línea divisoria que queda marcada en el artículo precedente: entendiéndose que este tránsito se ha de hacer

navegando por el Golfo de California y por el río Colorado, y no por tierra sin expreso consentimiento del gobierno mexicano.

Si por reconocimientos que se practiquen se comprobare la posibilidad y conveniencia de construir un camino, canal o ferrocarril que en todo o en parte corra sobre el río Gila o sobre algunas de sus márgenes derecho o izquierda en la latitud de una legua marina de uno o de otro lado del río, los gobiernos de ambas repúblicas se pondrán de acuerdo sobre su construcción, a fin de que sirva igualmente para el uso y provecho de ambos países.

#### Artículo VII

Como el río Gila y la parte del río Bravo del Norte que corre bajo el lindero meridional de Nuevo México se dividen por mitad entre las dos repúblicas, según lo establecido en el artículo quinto, la navegación en el Gila y en la parte que queda indicada del Bravo será libre y común a los buques y ciudadanos de ambos países, sin que por alguno de ellos pueda hacerse sin consentimiento del otro ninguna obra que impida o interumpa en todo o en parte el ejercicio de este derecho, ni aun con motivo de favorecer nuevos métodos de navegación. Tampoco se podrá cobrar (sino en el caso de desembarco en algunas de sus riberas) ningún impuesto o contribución, bajo ninguna denominación o título a los buques, efectos mercancías o personas que naveguen en dichos ríos. Si para hacerlos o mantenerlos navegables fuere necesario o conveniente establecer alguna contribución o impuesto, no podrá esto hacerse sin el consentimiento de los dos

gobiernos.

Las estipulaciones contenidas en el presente artículo dejan ileso los derechos territoriales de una y otra República, dentro de los límites que les quedan marcados.

#### Artículo VIII

Los mexicanos establecidos hoy en territorios pertenecientes antes a México y que quedan para lo futuro dentro de los límites señalados por el presente tratado a los Estados Unidos, podrán permanecer en donde ahora habitan o trasladarse en cualquier tiempo a la República Mexicana, conservando en los indicados territorios los bienes que poseen o enajenándolos y pasando por su valor a donde les convenga, sin que por esto pueda exigírseles ningún género de contribución, gravamen o impuesto.

Los que prefieran permanecer en los indicados territorios podrán conservar el título y derechos de ciudadanos mexicanos o adquirir el título y derecho de ciudadanos de los Estados Unidos. Mas la elección entre una y otra ciudadanía deberán hacerla dentro de un año contando desde la fecha del canje de las ratificaciones de este tratado. Y los que permanecieren en lo indicados territorios después de transcurrido el año sin haber declarado su intención de retener el carácter de mexicanos, se considerará que han elegido ser ciudadanos de los Estados Unidos.

Las propiedades de todo género existente en los expresados territorios y que pertenecen ahora a mexicanos no establecidos en ellos serán respetadas inviolablemente. Sus actuales dueños, los herederos de éstos y los mexicanos que en lo venidero puedan

adquirir por contrato las indicadas propiedades, disfrutarán respecto de ellas tan amplia garantía como si perteneciesen a ciudadanos de los Estados Unidos.

#### Artículo IX\*

Los mexicanos que en los territorios antedichos no conserven el carácter de ciudadanos de la República Mexicana, según lo estipulado en el precedente artículo, serán incorporados en la unión de los Estados Unidos, y se admitirán lo más pronto posible, conforme a los principios de su constitución federal, al goce de la plenitud de derechos de ciudadanos de dichos Estados Unidos. En el entre tanto, serán mantenidos y protegidos en el goce de su libertad, de su propiedad y de los derechos civiles que hoy tienen según las leyes mexicanas. En lo respectivo a derechos políticos, su condición será igual a la de los habitantes de los otros territorios de los Estados Unidos y tan buena a lo menos como la de los habitantes de la Luisiana y las Floridas cuando estas provincias, por las cesiones que de ellas hicieron la república francesa y la corona de España, pasaron a ser territorios de la Unión norteamericana.

Disfrutarán igualmente la más amplia garantía todos los eclesiásticos, corporaciones y comunidades religiosas, tanto en el desempeño de las funciones de su ministerio, como en el goce de su propiedad de todo género, bien pertenezca ésta a las personas en particular, bien a las corporaciones. La dicha garantía se extenderá a todos los templos, casas y edificios dedicados al culto católico romano, así como a los bienes

destinados a su mantenimiento y al de las escuelas, hospitales y demás fundaciones de caridad y beneficencia. Ninguna propiedad de esta clase se considerará que ha pasado a ser propiedad del gobierno americano, o que puede éste disponer de ella, o destinarla a otros usos.

Finalmente, las relaciones y comunicaciones de los católicos existentes en los predichos territorios, con sus respectivas autoridades eclesiásticas, serán francas, libres y sin embarazo alguno, aun cuando las dichas autoridades tengan su residencia dentro de los límites que quedan señalados por el presente tratado a la República Mexicana, mientras no se haga una nueva demarcación de distritos eclesiásticos, con arreglo a las leyes de la Iglesia católica romana.

#### Artículo X\*

Todas las concesiones de tierra hechas por el gobierno mexicano o por las autoridades competentes, en territorios que pertenecieron antes a México y quedan para lo futuro dentro de los límites de los Estados Unidos, serán respetadas como válidas, con la misma extensión con lo que serían si los indicados territorios permanecieran dentro de los límites de México. Pero los concesionarios de tierras en Texas que hubieren tomado posesión de ellas y que por razón de las circunstancias del país desde que comenzaron las desavenencias entre el gobierno mexicano y Texas hayan estado impedidos de llenar todas las condiciones dentro de los plazos señalados en aquellas respectivamente, pero contados ahora desde la fecha del canje de las ratificaciones de

este tratado; por falta de lo cual las mismas concesiones no serán obligatorias para el Estado de Texas, en virtud de la estipulaciones contenidas en este artículo.

La anterior estipulación con respecto de los concesionarios de tierras en Texas se extiende a todos los concesionarios de tierras en los indicados territorios fuera de Texas que hubieren tomado posesión de dichas concesiones; y por falta de cumplimiento de las condiciones de algunas de aquéllas, dentro del nuevo plazo que empieza a correr el día del canje de las ratificaciones del presente tratado, según lo estipulado arriba, serán las mismas concesiones nulas de ningún valor.

El Gobierno Mexicano declara que no se ha hecho ninguna concesión de tierras en Texas desde el día 2 de marzo de mil ochocientos treinta y seis y que tampoco se ha hecho de ninguna en los otros territorios mencionados después del trece de mayo de mil ochocientos cuarenta y seis.

#### Artículo XI

En atención a que una gran parte de los territorios que por el presente tratado van a quedar para lo futuro dentro de los límites de los Estados Unidos se halla actualmente ocupada por tribus salvajes, que han de estar en adelante bajo la exclusiva autoridad del gobierno de los Estados Unidos, y cuyas incursiones sobre los distritos mexicanos serían en extremo perjudiciales, está solemnemente convenido que el mismo gobierno de los Estados Unidos contendrá las indicadas incursiones por medio de la

fuerza; siempre que así sea necesario; y cuando no pudiere prevenir las, castigará y escarmentará a los invasores, exigiéndoles además la debida reparación; todo del mismo modo y con la misma diligencia y energía con que obraría si las incursiones se hubiesen meditado o ejecutado sobre territorios suyos o contra sus propios ciudadanos.

A ningún habitante de los Estados Unidos será lícito bajo ningún pretexto comprar o adquirir cautivo alguno, mexicano o extranjero, residente en México, apresado por los indios habitantes en territorios de cualquiera de las dos repúblicas, ni los caballos, mulas, ganados o cualquiera otro género de cosas que hayan robado dentro del territorio mexicano; (ni en fin, venderles o ministrarles bajo cualquier título armas de fuego o municiones.)\*

Y en caso de que cualquier persona o personas cautivadas por los indios dentro del territorio mexicano sean llevadas al territorio de los Estados Unidos, el gobierno de dichos Estados Unidos se compromete y liga de la manera más solemne, en cuanto le sea posible, a rescatarlas y a restituir las a su país, o entregarlas al agente o representantes del gobierno mexicano; haciendo todo esto tan luego como sepa que los dichos cautivos se hallan dentro de su territorio y empleando al efecto el leal ejercicio de su influencia y poder. Las autoridades mexicanas darán a los Estados Unidos, según sea practicable, una noticia de tales cautivos; y el agente mexicano pagará los gastos erogados en el mantenimiento y remisión de los que se rescaten, los

cuales, entre tanto, serán tratados con la mayor hospitalidad por las autoridades americanas del lugar en que se encuentren. Mas si el gobierno de los Estados Unidos antes de recibir aviso de México tuviere noticia por cualquier otro conducto de existir en su territorio cautivos mexicanos, procederá desde luego a verificar su rescate y entregar al agente mexicano, según queda convenido.

Con el objeto de dar estas estipulaciones la mayor fuerza posible y afianzar al mismo tiempo la seguridad y las reparaciones que exige el verdadero espíritu e intención con que se han ajustado, el gobierno de los Estados Unidos dictará sin inútiles dilaciones, ahora y en lo adelante, las leyes que requiera la naturaleza del asunto y vigilará siempre sobre su ejecución. Finalmente, el gobierno de los Estados Unidos tendrá muy presente la santidad de esta obligación siempre que tenga que desalojar a los indios de cualquier punto de los indicados territorios, o que establecer en él a ciudadanos suyos; y cuidará muy especialmente de que no se ponga a los indios que se ocupaban antes aquel punto en necesidad de buscar nuevos hogares por medio de las incursiones sobre los distritos mexicanos, que el gobierno de los Estados Unidos se ha comprometido solemnemente a reprimir.

#### Artículo XII\*

En consideración a la extensión que adquieren los límites de los Estados Unidos según quedan descritos en el artículo quinto del presente tratado, el gobierno de los mismos Estados Unidos se compromete a pagar al de la República Mexicana la suma de quince

millones de pesos (de una de las dos maneras que van a explicarse. El gobierno mexicano al tiempo de ratificar este tratado declarará cuál de las dos maneras de pago prefiere, y a la que así elija se arreglará el gobierno de los Estados Unidos al verificar el pago.)

Primera manera de pago. Inmediatamente después de que este tratado haya sido ratificado por el gobierno de la República Mexicana, se entregará al mismo gobierno por el de los Estados Unidos en la Ciudad de México y en moneda de plata u oro del cuño mexicano la suma de tres millones de pesos. Por los doce millones de pesos restantes los Estados Unidos crearán un fondo público, que gozará rédito de seis pesos por ciento del año, el cual rédito ha de comenzar a correr el día que se ratifique el presente tratado por el gobierno de la República Mexicana y se pagará anualmente en la Ciudad de Washington. El capital de dicho fondo público será redimible en la misma ciudad de Washington en cualquier época que lo disponga el gobierno de los Estados Unidos, con tal de que hayan pasado dos años contados desde el canje de las ratificaciones del presente tratado, y dándose aviso al público con anticipación de seis meses. Al gobierno mexicano se entregarán por el de los Estados Unidos los bonos correspondientes a dicho fondo, extendidos en debida forma, divididos en las cantidades que señale el expresado gobierno mexicano y enajenables por éste.

Segunda manera de pago. Inmediatamente después de que este tratado haya sido ratificado por el gobierno de la República

Mexicana, se entregará al mismo gobierno por el de los Estados Unidos en la ciudad de México y en moneda de plata u oro de cuño mexicano la suma de tres millones de pesos. Los doce millones de pesos restantes se pagarán en México en moneda de plata u oro del cuño mexicano, en abonos de tres millones de pesos cada año con un rédito de seis por ciento anual; este rédito comenzará a correr para toda la suma de doce millones el día de la ratificación del presente tratado por el gobierno mexicano, y con cada abono anual de capital se pagará el rédito que corresponda a la suma abonada. Los plazos para los abonos de capital corren desde el mismo día que empiezan a causarse los réditos. (El gobierno de los Estados Unidos entregará al de la República Mexicana pagarés extendidos en debida forma, correspondientes a cada abono anual, divididos en cantidades que señale el dicho gobierno mexicano y enajenables por éste.)

#### Artículo XIII

Se obliga además el gobierno de los Estados Unidos a tomar sobre sí y satisfacer cumplidamente a los reclamantes todas las cantidades que hasta aquí se les deben y cuantas se venzan en adelante por razón de las reclamaciones ya liquidadas y sentenciadas contra la República Mexicana, conforme a los convenios ajustados entre ambas repúblicas el once de abril de mil ochocientos treinta y nueve y el treinta de enero de mil ochocientos cuarenta y tres; de manera que la República Mexicana nada absolutamente tendrá que lastrar en lo venidero por razón de los indicados reclamos.

## Artículo XIV

También exoneran los Estados Unidos a la República Mexicana de todas las reclamaciones de ciudadanos de los Estados Unidos no decididas aún contra el gobierno mexicano y que puedan haberse originado antes de la fecha de la firma del presente tratado; esta exoneración es definitiva y perpetua, bien sea que las dichas reclamaciones se admitan, bien sea que se desechen por el tribunal de comisarios de que habla el artículo siguiente, y cualquiera que pueda ser el monto total de las que quedan admitidas.

## Artículo XV

Los Estados Unidos, exonerando a México de toda responsabilidad por las reclamaciones de sus ciudadanos mencionadas en el artículo precedente y considerándolas completamente canceladas para siempre, sea cual fuere su monto, toman a su cargo satisfacerlas hasta una cantidad que no exceda de tres millones doscientos cincuenta mil pesos. Para fijar el monto y validez de estas reclamaciones se establecerá por el gobierno de los Estados Unidos un tribunal de comisarios, cuyos fallos serán definitivos y concluyentes, con tal que al decidir sobre la validez de dichas reclamaciones, el tribunal se haya guiado y gobernado por los principios y reglas de decisión establecido en los artículos primero y quinto de la convención, no ratificada, que se ajustó en la ciudad de México el veinte de noviembre de mil ochocientos cuarenta y tres; y en ningún caso se dará fallo en favor de ninguna reclamación que no éste

comprendida en las reglas y principios indicados.

Si, en juicio del dicho tribunal de comisarios o en el de los reclamantes, se necesitaren para la justa decisión de cualquier reclamación algunos libros, papeles de archivo o documentos que posea el gobierno mexicano o que estén en su poder, los comisarios, o los reclamantes por conducto de ellos, los pedirán por escrito (dentro del plazo que designe el congreso), dirigiéndose al ministro mexicano de relaciones exteriores, a quien transmitirá las peticiones de esta clase el secretario de Estado de los Estados Unidos; y el gobierno mexicano se compromete a entregar a la mayor brevedad posible, después de recibida cada demanda, los libros, papeles de archivo o documentos así especificados que posea o estén en su poder, o copias o extractos auténticos de los mismos, con el objeto de que sean transmitidos al secretario del Estado quien los pasará inmeditamnete al expresado tribunal de comisarios. Y no se hará petición alguna de los enunciados libros, sin que antes se haya aseverado bajo juramento o con afirmación solemne la verdad de los hechos que con ellos se pretende probar.

#### Artículo XVI

Cada una de las dos Repúblicas se reserva la completa facultad de fortificar todos los puntos que para su seguridad estime convenientes en su propio territorio.

#### Artículo XVII

El tratado de amistad, comercio y navegación concluido en la ciudad de México el 5 de abril del año del Señor 1831, entre la

República Mexicana y los Estados Unidos de América, exceptuándose el artículo adicional y cuanto pueda haber en sus estipulaciones incompatible con alguna de las contenidas en el presente tratado, queda restablecido por el periodo de ocho años desde el día de canje de las ratificaciones del mismo presente tratado, con igual fuerza y valor que si estuviese inserto en él; debiendo entenderse que cada una de las partes contratantes se reserva el derecho de poner término al dicho tratado de comercio y navegación en cualquier tiempo, luego que haya expirado el periodo de los ocho años, comunicando su intención a la otra parte con un año de anticipación.

#### Artículo XX

Por consideración a los intereses del comercio de todas las naciones, queda convenido que si pasaren menos de sesenta días desde la fecha de la firma de este tratado hasta que se haga la devolución de las aduanas marítimas, según lo estipulado en el artículo 32., todos los efectos, mercancías y propiedades que lleguen a los puertos mexicanos, desde el día en que se verifique la devolución de dichas aduanas hasta que se completen sesenta días contados desde la fecha de la firma del presente tratado, se admitirán no pagando otros derechos que los establecidos en las tarifas que esté vigente en las expresadas aduanas al tiempo de la devolución, y se extenderán a dichos efectos, mercancías y propiedades las mismas reglas establecidas en el artículo anterior.

#### Artículo XXI

Si desgraciadamente en el tiempo futuro se suscitare algún punto de desacuerdo entre los gobiernos de las dos Repúblicas, bien sea sobre la inteligencia de alguna estipulación de este tratado, bien sobre cualquiera otra materia de las relaciones políticas o comerciales de las dos naciones, los mismos gobiernos, a nombres de ellas, se comprometen a procurar de la manera más sincera y empeñosa a allanar las diferencias que se presenten y conservar el estado de paz y amistad en que ahora se ponen los dos países, usando al efecto de representaciones mutuas y de negociaciones pacíficas. Y si por estos medios no se lograre todavía ponerse de acuerdo, no por eso se apelará a represalia, agresión ni hostilidad de ningún género de una república contra la obra, hasta que el gobierno de la que se crea agraviada haya considerado maduramente y en espíritu de paz y buena vecindad si no sería mejor que la diferencia se terminara por un arbitramento de comisarios nombrados por ambas partes, o de una nación amiga. Y si tal medio fuere propuesto por cualquiera de las dos partes, la otra accederá a él, a no ser que lo juzgue absolutamente incompatible con la naturaleza y circunstancias del caso.

#### Artículo XXII

Si (lo que no es de esperarse y Dios no permita) desgraciadamente se suscitare guerra entre las dos Repúblicas, éstas, para el caso de tal calamidad, se comprometen ahora solemnemente ante sí mismas y ante el mundo a observar las reglas siguientes, de una manera absoluta, si la naturaleza del objeto a

que se contraen lo permite, y tan estrictamente como sea dable en todos los casos en que la absoluta observancia de ellas fuere imposible.

1. Los comerciantes de cada una de las dos Repúblicas que a la sazón residan en territorio de la otra podrán permanecer doce meses los que residan en el interior, y seis meses los que residan en los puertos, para recoger sus deudas y arreglar sus negocios: durante estos plazos disfrutarán la misma protección y estarán sobre el mismo pie en todos respecto de los ciudadanos o súbditos de las naciones más amigas; y al expirar el término, o antes de él, tendrán completa libertad para salir y llevar todos sus efectos sin molestias o embarazo, sujetándose en este particular a las mismas leyes a que estén sujetos y deban arreglarse los ciudadanos o súbditos de las naciones amigas. Cuando los ejércitos de una de las naciones entre en territorios de la otra, las mujeres y niños, los eclesiásticos, los estudiantes de cualquier facultad, los labradores y comerciantes, artesanos, manufactureros y pescadores que estén desarmados y residan en ciudades, pueblos o lugares no fortificados, y en general todas las personas cuya ocupación sirva para la común subsistencia y beneficio del género humano podrán continuar en sus ejercicios sin que sus personas sean molestadas. No serán incendiadas sus casas o bienes, o destruidos de otra manera, ni serán tomados sus ganados, ni devastados sus campos por la fuerza armada en cuyo poder puedan venir a caer por los acontecimientos de la guerra; pero si hubiere necesidad de

tomarles alguna cosa para el uso de la misma fuerza armada, se les pagará lo tomado a un precio justo. Todas las iglesias, hospitales, escuelas, colegios, librerías y demás establecimientos de caridad y beneficencia serán respetados y todas las personas que dependan de los mismos serán protegidas en el desempeño de sus deberes y en la continuación de sus profesiones.

2. Para aliviar la suerte de los prisioneros de guerra, se evitarán cuidadosamente las prácticas de enviarlos a distritos distantes, inclementes o malsanos, o de aglomerarlos en lugares estrechos y enfermizos. No se confinarán en calabozos, prisiones ni pontones; no se les aherrojará ni se les atará, ni se les impedirá de ningún otro modo el uso de sus miembros. Los oficiales quedarán en libertad bajo palabra de honor, dentro de distritos convenientes y tendrán alojamientos cómodos; y los soldados rasos se colocarán en acantonamientos bastantes despejados y extensos para la ventilación y el ejercicio, y se alojarán en cuarteles tan amplios y cómodos como los que use para sus propias tropas la parte que los tenga en su poder. Pero si algún oficial faltare a su palabra saliendo del distrito que se le ha señalado o algún otro prisionero se fugare de los límites de su acantonamiento después que éstos se les hayan fijado, tal oficial o prisionero perderá el beneficio del presente artículo por lo que mira a su libertad bajo palabra o acantonamiento. Y si algún oficial faltando así a su palabra, o algún soldado raso saliendo de los límites que se le han asignado, fuere encontrado

después con las armas en la mano antes de ser debidamente canjeado, tal persona en esa actitud ofensiva será tratada conforme a las leyes comunes de la guerra. A los oficiales se proveerá diariamente por la parte en cuyo poder estén, de tantas raciones compuestas de los mismos artículos como las que gozan en especie o en equivalente los oficiales de la misma graduación en su propio ejército: a todos los demás prisioneros se proveerá diariamente de una ración semejante a la que se ministra al soldado raso en su propio servicio: el valor de todas estas suministraciones se pagará por la otra parte al concluirse la guerra, o en los periodos que se convengan entre sus respectivos comandantes, precediendo una mutua liquidación de las cuentas que se lleven del mantenimiento de prisioneros: tales cuentas no se mezclarán ni compensarán con otras, ni el saldo que resulte de ellas rehusará bajo pretexto de compensación o represalia por cualquiera causa real o figurada. Cada una de las partes podrá mantener un comisario de prisioneros nombrados por ella misma en cada acontecimiento de los prisioneros que estén en poder de la otra parte: este comisario visitará a los prisioneros siempre que quiera; tendrá la facultad de recibir, libres de todo derecho o impuesto, y de distribuir todos los auxilios que puedan enviarles sus amigos y libremente transmitir sus partes en cartas abiertas a la autoridad por la cual está empleado.

Y se declara que ni el pretexto de que la guerra destruye los tratados, ni otro alguno, sea el que fuere, se considerará que anula o suspende el pacto solemne contenido en este artículo.

Por el contrario, el estado de guerra es cabalmente el que se ha tenido presente al ajustarlo y durante el cual sus estipulaciones se han de observar tan santamente como las obligaciones más reconocidas de la ley natural o de gentes.

#### Artículo XXIII

Este tratado será ratificado por el Presidente de la República mexicana, previa la aprobación de su Congreso general; y por el Presidente de los Estados Unidos de América con el consejo y consentimiento del Senado; y las ratificaciones se canjearán en la ciudad de Washington (o donde estuviere el Gobierno Mexicano)\* a los cuatro meses de la fecha de la firma del mismo tratado o antes, si fuere posible.

En fe de lo cual, nosotros los respectivos plenipotenciarios hemos firmado y sellado por quintuplicado este tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo en la ciudad de Guadalupe Hidalgo, el día dos de febrero del año de Nuestro Señor, mil ochocientos cuarentay ocho.

Luis G. Cuevas (L.S)

Bernardo Couto (L.S)

Nicolás P. Trist (L.S)

Miguel Atristáin (L.S)

#### ARTICULO ADICIONAL Y SECRETO.

del tratado de paz, amistad, límites y arreglo definitivo entre la República Mexicana y los Estados Unidos de América, firmado hoy por sus respectivos plenipotenciarios.

En atención a la posibilidad de que el canje de las ratificaciones de este tratado demore más del término de cuatro meses fijados en su artículo veintitrés, por las circunstancias

en que se encuentra la República Mexicana, queda convenido que tal demora no afectará de ningún modo la fuerza y validez del mismo tratado, si no excediere de ocho meses contados desde la fecha de su firma.

Este artículo tendrá la misma fuerza y valor que si estuviese inserto en el tratado de que es parte adicional.

En fe de lo cual, nosotros los respectivos plenipotenciarios hemos firmado y sellado este artículo adicional y secreto. Hecho por quintuplicado en la ciudad de Guadalupe Hidalgo, el día dos de febrero del año de Nuestro Señor mil ochocientos cuarenta y ocho.

Luis G. Cuevas (L.S)

Bernardo Couto (L.S)

Nicolás P. Trist (L.S)

Miguel Atristáin (L.S)

Enmiendas hechas por el Senado de EE. UU.

Y que este tratado recibió en el senado de los Estados Unidos de América, el día 10 de marzo de 1848, las modificaciones siguientes:

Se insertará en el artículo 39. después de las palabras "República Mexicana", donde primero se encuentran, las palabras "y canjeadas las ratificaciones".

Se borrará el artículo 92. del tratado y en su lugar se inserta el siguiente:

#### Artículo IX

Los mexicanos que en los territorios antedichos no conserven el carácter de ciudadanos de la República Mexicana, según lo estipulado en el artículo precedente, serán incorporados en la

Unión de los Estados Unidos y se admitirán en tiempo oportuno (a juicio del Congreso de los Estados Unidos) al goce de todos los derechos de ciudadanos de los Estados Unidos, conforme a los principios de la constitución; entre tanto serán mantenidos y protegidos en el goce de su libertad y propiedad y asegurados en el libre ejercicio de su religión sin restricción alguna.

Se suprime el artículo X del tratado.

Se suprimen en el artículo XI del tratado las palabras siguientes: "ni en fin, venderles o ministrarles bajo cualquier título armas de fuego o municiones".

Se suprimen en el artículo XII las palabras siguientes: "de una de las dos maneras que van a explicarse. El gobierno mexicano, al tiempo de ratificar este tratado, declarará cual de las dos maneras de pago prefiere, y a la que así elija se arreglará el gobierno de los Estados Unidos al verificar el pago".

"Primera manera de pago. Inmediatamente después que este tratado haya sido ratificado por el gobierno de la República Mexicana, se entregará al mismo gobierno por el de los Estados Unidos en la ciudad de México y en moneda de plata u oro del xuño mexicano la suma de tres millones de pesos. Por los doce millones de pesos restantes los Estados Unidos crearán un fondo público que gozará de rédito de seis pesos por ciento al año, el cual rédito ha de comenzar a correr el día que se ratifique el presente tratado por el gobierno de la República Mexicana y se pagará anualmente en la ciudad de Washington. El capital de dicho fondo público será redimible en la misma ciudad de

Washington en cualquiera época que lo disponga el gobierno de los Estados Unidos, con tal de que hayan pasado dos años contados desde el canje de las ratificaciones del presente tratado, y dándose aviso al público con anticipación de seis meses. Al gobierno mexicano se entregarán por el de los Estados Unidos los bonos correspondientes a dicho fondo, extendidos en debida forma, correspondientes a cada bono anual, divididos en las cantidades que señale el dicho gobierno mexicano y enajenables por éste".

Se insertarán en el artículo XXIII, después de la palabra "Washington", las palabras siguientes:

"o donde estuviere el gobierno mexicano".

Se suprime el artículo adicional y secreto del tratado.

Visto y examinado dicho tratado y las modificaciones hechas por el senado de los Estados Unidos de América, y dada cuenta al Congreso General, conforme a lo dispuesto en el párrafo XIV del artículo 110 de la constitución federal de estos Estados Unidos, tuvo a bien aprobar en todas sus partes el indicado tratado y las modificaciones; y en consecuencia, en uso de las facultades que me concede la constitución, acepto, ratifico y confirmo el referido tratado con sus modificaciones y prometo en nombre de la Republica Mexicana cumplirlo y observarlo, y hacer que se cumpla y observe.

Dado en el palacio federal de la ciudad de Santiago de Querétaro, firmado de mi mano, autorizado con el gran sello nacional y refrendado por el secretario de Estado y del despacho de Relaciones Interiores y Exteriores, a los treinta días del mes

de mayo del año del Señor de mil ochocientos cuarenta y ocho de la Independencia de la República el vigésimo octavo.

Manuel de la Peña y Peña

Luis de la Rosa.

Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Interiores y Exteriores.

Por tanto, y habiendo sido igualmente aprobado, confirmado y ratificado el enunciado tratado con las modificaciones por S. E. el presidente de los Estados Unidos de América, previo el consentimiento y aprobación del senado de aquella República, en la ciudad de Washington, el día diez y seis de marzo del presente año de mil ochocientos cuarenta y ocho, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el palacio nacional de Santiago de Querétaro, a treinta de mayo de mil ochocientos cuarenta y ocho.

Manuel de la Peña y Peña.

A. D. Luis de la Rosa.

Y lo traslado a V. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. Querétaro, mayo 30 de 1848.

Rosa.

## TRATADO DE LA MESILLA.

## Artículo I

La República Mexicana conviene en señalar para lo sucesivo como verdaderos límites con los Estados Unidos los siguientes: Subsistiendo la misma línea divisoria entre las dos Californias, tal cual está ya definida y marcada conforme al Art. V del Tratado de Guadalupe Hidalgo, los límites entre las dos Repúblicas serán los que siguen: comenzando en el Golfo de México, a tres lenguas de distancia de la costa, frente a la desembocadura del Río Grande, como se estipuló en el Art. V del Tratado de Guadalupe Hidalgo; de allí, según se fija en dicho Artículo, hasta la mitad del aquel río, al punto donde la paralela del 31º47' de latitud Norte atraviesa el mismo río; de allí cien millas en línea recta al Oeste; de allí al Sur a la paralela del 31º20' de latitud Norte; de allí, siguiendo la dicha paralela del 31º20' hasta el 119 del Meridiano de longitud Oeste de Greenwich; de allí en línea recta a un punto en el Río Colorado, 20 millas inglesas abajo de la unión de los Ríos Gila y Colorado; de allí por la mitad de dicho Río Colorado, río arriba, hasta donde se encuentra la actual línea divisoria entre los Estados Unidos y México. Para la ejecución de esta parte del Tratado, cada uno de los dos Gobiernos nombrará un Comisario, a fin de que por común acuerdo de los dos así nombrados, que se reunirán en la ciudad del Paso del Norte, tres meses después del

canje de las ratificaciones de este Tratado, procedan a recorrer y demarcar sobre el terreno la línea divisoria estipulada por este Artículo, en lo que no estuviere ya reconocida y establecida por la Comisión Mixta, según el Tratado de Guadalupe Hidalgo, llevando al efecto diarios de sus procedimientos y levantando los plano convenientes. A este efecto, si lo juzgaren necesario las Partes Contratantes, podrán añadir a su prespectivo Comisario alguno o algunos auxiliares, bien facultativos o no, como agrimensores, astrónomos, etc., pero sin que por esto su concurrencia se considere necesaria para la fijación y ratificación como la línea divisoria entre ambas Repúblicas, pues dicha línea sólo será establecida por lo que convengan los Comisarios, reputándose su conformidad en este punto como decisiva y parte integrante de este Tratado, sin necesidad de ulterior ratificación o aprobación y sin lugar a interpretación de ningún género por cualquiera de las dos Partes Contratantes.

La línea divisoria establecida de este modo será en todo tiempo fielmente respetada por los dos Gobiernos, sin permitirse ninguna variación en ella, si no es de expreso y libre consentimiento de los dos, otorgado de conformidad con los principios del Derecho de Gentes y con arreglo a la Constitución de cada país respectivamente. En consecuencia, lo estipulado en el Artículo V del Tratado de Guadalupe Hidalgo, sobre la línea divisoria en él descrita, queda sin valor en lo que repugne con la establecida aquí; dándose, por lo mismo, por derogada y anulada dicha línea, en la parte en la que no es, conforme con la

presente, así como permanecerá en todo su vigor en la parte en que tuviere dicha conformidad con ella.

#### Artículo II

El Gobierno de México, por este Artículo, exime al de los Estados Unidos de las obligaciones del Art. XI del tratado de Guadalupe Hidalgo; y dicho artículo y el 33 del tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, y concluido en México el día 5 de abril de 1831, quedan por éste derogados.

#### Artículo III

En consideración a las anteriores estipulaciones, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar al Gobierno de México, en la ciudad de Nueva York, la suma de diez millones de pesos, de los cuales, siete millones se pagarán luego que se verifique el canje de las ratificaciones de este Tratado, y los tres millones restantes tan pronto como se reconozca, marque y fije la línea divisoria.

#### Artículo IV

Habiéndose hecho en su mayor parte nugatorias las estipulaciones de los Artículos VI y VII del Tratado de Guadalupe Hidalgo, por la cesión de territorio hecha en el Artículo I de este Tratado, aquellos dichos Artículos quedan por éste derogados y anulados, y las estipulaciones que a continuación se expresan substituidas en lugar de aquéllas. Los buques y ciudadanos de los Estados Unidos tendrán en todo tiempo libre y no interrumpido

tránsito por el Golfo de California para sus posesiones y desde sus posesiones sitas al Norte de la línea divisoria de los dos países; entendiéndose que ese tránsito se ha de hacer navegando por el Golfo de California y por el Río Colorado, y no por tierra, sin expreso consentimiento del Gobierno de Mexicano. Y precisamente y bajo todos respectos, las mismas disposiciones, estipulaciones y restricciones quedan convenidas y adoptadas por este Artículo, y serán escrupulosamente observadas y hechas efectivas por los dos Gobiernos Contratantes, con Referencia al Río Colorado, y por la distancia y en tanto que la medianía de ese río queda como su línea divisoria común por el Art. I de ese Tratado. Las diversas disposiciones, estipulaciones y restricciones contenidas en el Art. VII del Tratado de Guadalupe Hidalgo sólo permanecerá en vigor en lo relativo del Río Bravo del Norte, abajo del punto inicial de dicho límite estipulado en el Art. I de este Tratado; es decir, abajo de la intersección del paralelo de 31°47'30" de latitud con línea divisoria establecida por el reciente Tratado, que divide dicho río desde su desembocadura arriba, de conformidad con el Artículo V del Tratado de Guadalupe.

#### Artículo VI

No se considerarán válidas ni se reconocerán por los Estados Unidos ningunas concesiones de tierras en el territorio cedido por el Artículo I de este Tratado, de fecha susecuente al día 25 de Septiembre en que el Ministro y signatario de este Tratado, por parte de los Estados Unidos, propuso al Gobierno de México

dirimir la cuestión de límites; ni tampoco se respetarán ni considerarán como obligatorias ningunas concesiones hechas con anterioridad, que no hayan sido inscritas y debidamente registradas en los archivos de México.

#### Artículo VII

Si en lo futuro (que Dios no permita) se suscitare algún desacuerdo entre las dos naciones, que pudiera llevarlas a un rompimiento en sus relaciones y paz recíproca, se comprometen asimismo a procurar, por todos los medios posibles, el allanamiento de cualquiera diferencia; y si aun de esta manera no se consiguieren, jamás se llegará a una declaración de guerra sin haber observado previamente cuanto en el Artículo XXI del Tratado de Guadalupe quedó establecido para semejantes casos, y cuyo Artículo se da por reafirmado en este Tratado, así como en el XXII.

#### Artículo VIII

Habiendo autorizado el Gobierno Mexicano, en 5 de febrero de 1853, la pronta construcción de un camino de madera y de un ferrocarril en el Istmo de Tehuantepec, para asegurar de una manera estable los beneficios de dicha vía de comunicación a las personas y mercancías de los ciudadanos de México y de los Estados Unidos, se estipula que ninguno de los Dos Gobiernos pondrá obstáculo alguno al tránsito de personas y mercancías de ambas naciones y que, en ningún tiempo, se impondrán cargas por el tránsito de personas y propiedades de ciudadanos de los

Estados Unidos, mayores que las que se impongan a las personas y propiedades de otras naciones extranjeras, ni ningún interés en dicha vía de comunicación o en sus productos se transferirá a un Gobierno extranjero.

Los Estados Unidos tendrán derecho de transportar por el Istmo, por medio de sus agentes y en valijas cerradas, las malas de los Estados Unidos que no han de distribuirse en la extensión de la línea de comunicación; y también los efectos del Gobierno de los Estados Unidos y sus ciudadanos, que sólo vayan de tránsito y no para distribuirse en el Istmo, estarán libres de los derechos de Aduana u otros impuestos por el Gobierno Mexicano. No se exigirá a las personas que atraviesen el Istmo, y no permanezcan en el país, pasaportes ni cartas de seguridad.

Cuando se concluya la construcción del ferrocarril, el Gobierno Mexicano conviene en abrir un puerto de entrada además del de Veracruz, en donde termine dicho ferrocarril en el Golfo de México, o cerca de ese punto.

Los dos Gobiernos celebrarán un arreglo para el pronto tránsito de tropas y municiones de los Estados Unidos, que este Gobierno tenga ocasión de enviar de una parte de su territorio a otra, situadas en lados opuestos del Continente.

Habiendo convenido el Gobierno Mexicano en proteger con todo su poder la construcción, conservación y seguridad de la obra, los Estados Unidos de su parte podrán impartirle su protección, siempre que fuere apoyado y arreglado al Derecho de Gentes.

## TRATADO MC LANE OCAMPO

Artículo 19. Por vía de ampliación del artículo 89. del tratado de 30 de diciembre de 1853, cede de la República Mexicana a los Estados Unidos y sus ciudadanos y bienes, en perpetuidad, el derecho de tránsito por el istmo de Tehuantepec, de uno a otro mar, por cualquier camino que actualmente exista o que existiese en lo sucesivo, sirviéndose de él ambas repúblicas y sus ciudadanos.

Artículo 29. Conviene ambas repúblicas en proteger todas las rutas existentes hoy o que existieren en lo sucesivo al través de dicho istmo, y engarantizar la neutralidad del mismo.

Artículo 39. Al usarse por primera vez bona fide, cualquiera ruta al través de dicho istmo, para transitar por ella, establecerá la República Mexicana dos puertos de depósito, uno al Este y otro al Oeste del istmo. El gobierno de México no impondrá derechos a los efectos de mercancías que pasen bona fide por dichos istmo, y que no estén destinados al consumo de la República Mexicana. No se impondrán a los extranjeros y sus propiedades que pasen por ese camino contribuciones ni derechos mayores que los que se impongan a las personas u los bienes de los mexicanos. La República de México continuará permitiendo el tránsito libre y desembarazado de las malas de los Estados Unidos, con tal que pasen en balijas cerradas y que no hayan de distribuirse en el camino. En ningún caso podrán ser aplicables

a dichas malas ninguna de las cargas impuestas o que en lo sucesivo se impusieren.

Artículo 49. Conviene la República Mexicana en establecer por cada uno de los puertos de depósito, uno al Este y otro al Oeste del istmo, reglamentos que permitan que los efectos y mercancías pertenecientes a los ciudadanos súbditos de los Estados Unidos o de cualquiera país extranjero, se depositen en almacenes que al efecto se construirán, libres de derecho de tonelaje y de toda otra clase, excepto los gastos necesarios de corretaje y almacenaje, cuyos efectos y mercancías podrán ser retirados subsecuentemente para transitar al través de dicho istmo y para ser embarcados en cualquiera de dichos puertos de depósito para cualquiera puerto extranjero, libres de todo derecho de tonelaje y otras clases; y se les podrá sacar también de dichos almacenes para la venta y consumo dentro del territorio de la República Mexicana, mediante el pago de los derechos hoy puestos o que dicho gobierno mexicano tuviese a bien cobrar.

Artículo 50. Conviene la República Mexicana en que si en algún tiempo se hiciese necesario emplear fuerzas militares para la seguridad y protección de las personas y los bienes que pasen por alguna de las precitadas rutas, empleará la fuerza necesaria al efecto, pero si por cualquiera causa dejase de hacerlo, el gobierno de los Estados Unidos, con el consentimiento, o a petición del gobierno de México, o de su ministro en Washington, o de las competentes y legales autoridades locales, civiles o militares, podrá emplear tal fuerza con éste y no con otro

objeto; y cuando, en la opinión del gobierno de México, cese la necesidad, inmediatamente se retirará dicha fuerza.

Sin embargo, en el caso excepcional de peligro imprevisto o inminente para la vida o las propiedades de ciudadanos de los Estados Unidos, quedan autorizadas las fuerzas de dicha República para obrar en protección de aquéllos, sin haber obtenido previo consentimiento, y se retirarán dichas fuerzas cuando cese la necesidad de emplearlas.

Artículo 62. La República de México concede a los Estados Unidos el simple tránsito de sus tropas, abastos militares y pertrechos de guerra por el istmo de "Tehuantepec," y por el tránsito o ruta de comunicación a que se alude en este convenio desde la ciudad de Guaymas, en el Golfo de California, hasta el rancho de Nogales, o algún otro punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos cerca del 111º Oeste de longitud de Greenwich, dándose inmediato aviso de ello a las autoridades locales de la República de México. Y asimismo convienen las dos repúblicas en que se estipulará expresamente con las compañías o empresas a quienes se conceda en lo sucesivo el acarreo o transporte, por cualquiera ferrocarril u otra vías de comunicación en los precitados tránsitos, que el precio de transporte de las tropas, efectos militares y pertrechos de guerra de las dos repúblicas, será a lo sumo la mitad del precio ordinario que paguen los pasajeros o las mercancías que pasen por dichos caminos del tránsito; quedando entendido que si los concesionarios de privilegios

concedidos ya, o en lo sucesivo se concedieren sobre ferrocarriles u otras vías de comunicación por dichos tránsitos, rehusaren recibir por la mitad del precio de transporte las tropas, armas, abastos militares y municiones de los Estados Unidos, el gobierno de éstos no les dispensará la protección de que hablan los artículos 2º y 5º., ni ninguna otra protección.

Artículo 7º. La República Mexicana cede por el presente a los Estados Unidos, a perpetuidad, y a sus ciudadanos y propiedades, el derecho de vía o tránsito al través del territorio de la República de México, desde las ciudades de Camargo y Matamoros, o cualesquiera punto conveniente del Río Grande, en el Estado de Tamaulipas, por las vías de Monterrey, hasta el puerto de Mazatlán, a la entrada del Golfo de California, en el Estado de Sinaloa; y desde el rancho de Nogales o cualquier punto conveniente de la línea fronteriza entre la República de México y los Estados Unidos cerca del 111º de longitud Oeste de Greenwich, por la vía de Magdalena y Hermosillo, hasta la ciudad de Guaymas en el golgo de California, en el Estado de Sonora, por cualquier ferrocarril o ruta de comunicación, natural o artificial, que exista actualmente o existiera o fuere coñstruido en lo sucesivo, del cual usarán y se servirán en la misma manera y con iguales condiciones ambas repúblicas y sus respectivos ciudadanos, reservándose siempre para sí la República Mexicana el derecho de soberanía que al presente tiene sobre todos los tránsitos mencionados en este tratado. Todas las estipulaciones y reglamentos de todas las

clases aplicables al derecho de vía o tránsito al través del istmo de Tehuantepec y en que han convenido ambas repúblicas, se hacen por el presente extensivo y aplicables a los precitados tránsitos o derechos de vía, exceptuando el derecho de pasar tropas, provisiones o pertrechos de guerra desde el Río Grande hasta el golfo de California.

Artículo 10. En consideración a las precedentes estipulaciones y por vía de compensación a las rentas a que renuncia México permitiendo el transporte de mercancías libre de derecho por el territorio de la República, conviene el gobierno de los Estados Unidos en pagar al gobierno de México, la suma de 4,000,000 de duros, dos de los cuales se pagarán inmediatamente después de canjeadas las ratificaciones de este tratado, y los otros dos millones quedarán en poder del gobierno de los Estados Unidos, para pagar las reclamaciones de ciudadanos de los Estados Unidos contra el gobierno de la República Mexicana, por daños y perjuicios sufridos ya, después de probada la justicia de esas reclamaciones según la ley y el uso de las naciones y los principios de equidad, y se pagarán las mismas a prorrata, hasta donde lo permita la citada suma de dos millones. en cumplimiento de una ley que expedirá el Congreso de los Estados Unidos, para la adjudicación de la misma, y lo restante de esta suma se devolverá a México por los Estados Unidos, en caso de que sobrase algo después del pago de las reclamaciones reconocidas como justas.

Artículo 11. Este tratado será ratificado por el presidente

de los Estados Unidos, con el consentimiento y consejo del Senado de los Estados Unidos, y por el presidente de México, en virtud de sus facultades extraordinarias y ejecutivas, y las respectivas ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington, dentro del preciso término de seis meses, a contar desde la fecha de su firma, o antes si fuese posible, o en el asiento del gobierno constitucional, si el presidente y el Senado de los Estados Unidos hicieren algunas alteraciones o enmiendas que fuesen aceptadas por el presidente de la República de México.

#### Articulos convencionales.

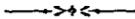
Por cuanto, a cuasa de la actual guerra civil de México, y particularmente en consideración al estado de desorden en que se halla la frontera interior de México y los Estados Unidos, pueden presentarse ocasiones en que sea necesario para las fuerzas de las dos repúblicas obrar de concierto y en cooperación para hacer cumplir estipulaciones de tratados y conservar el orden y la seguridad en el territorio de una de las dos repúblicas; por tanto se ha celebrado el siguiente convenio:

Artículo 19. Si se violaren algunas de las estipulaciones de los tratados existentes entre México y los Estados Unidos, o si peligrara la seguridad de los ciudadanos de una de las dos repúblicas dentro del territorio de la otra y el gobierno legítimo y reconocido de aquélla no pudiera, no pudiese por cualquier motivo, hacer cumplir dichas estipulaciones o proveer a esa seguridad, será obligatorio para ese gobierno el recurrir al otro para que le ayude a hacer ejecutar lo pactado y a conservar

el orden y la seguridad en el territorio de la dicha república donde ocurra tal desorden y discordia, y en semejantes casos especiales pagará los gastos de la nación dentro de cuyo se haga necesaria tal intervención; si ocurriere algún desorden en la frontera de las dos repúblicas, las autoridades de ambas más inmediatas al punto donde existe el desorden obrarán de concierto y en cooperación para arrestar y castigar a los criminales que hayan perturbado el orden público y la seguridad de una de las dos repúblicas, y con este objeto podrá arrestarse a los culpables en cualquiera de las dos repúblicas y entregárselos a las autoridades de la república en cuyo territorio se haya cometido el crimen; la naturaleza y carácter de esa intervención, lo relativo a los gastos que ocasione y a la manera de arrestar y castigar a dichos criminales, serán determinados y reglamentados por un convenio entre el departamento ejecutivo de los dos gobiernos.

Artículo 29. Este convenio será ratificado por el presidente de los Estados Unidos y por el presidente de México, en virtud de sus facultades extraordinarias y ejecutivas, y las respectivas ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington, dentro del preciso término de seis meses, a contar desde la fecha de su firma, o antes si fuere posible, o en el asiento del gobierno constitucional, si el presidente y el Senado de los Estados Unidos hicieren algunas alteraciones o enmiendas que fuesen aceptadas por el presidente de la República de México.

## Concesiones del Ferrocarril de Sonora.



*LEIS E. TORRES, Gobernador Constitucional del Estado de Sonora, á sus habitantes, sabed:*

Que por la Sección 2ª del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana, se me ha dirigido lo siguiente:

"El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*PORFIRIO DIAZ, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á los que al presente vieren, sabed:*

Que en uso de la facultad que concede al Ejecutivo el artículo único de la ley de 1º de Junio del corriente año, he tenido á bien aprobar el siguiente

### CONTRATO

*Celebrado entre el C. Manuel Fernández, Oficial Mayor de la Secretaría de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los Sres. Sebastián Camacho y David Ferguson, como representantes de la Compañía Limitada del ferrocarril de Sonora, para la construcción de una vía férrea desde el puerto de Guaymas hasta la Frontera del Norte.*

#### CAPÍTULO I.

##### CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA.

Art. 1º Se autoriza á la Compañía limitada del ferrocarril de Sonora para construir y explotar dentro de noventa y nueve años, contados desde la fecha de esta concesión, una línea de ferrocarril con su telégrafo correspondiente, desde el puerto de Guaymas hasta la Frontera del Norte.

Art. 2º El trazo que deberá seguir dicha vía férrea, será el que conforme á los reconocimientos que haga la Compañía y apruebe la Secretaría de Fomento, fuere el más á propósito para poner al puerto de Guaymas en comunicación con la ciudad de Hermosillo, y continuando hacia la Frontera, llegue á Paso del Norte ó á un punto en sus inmediaciones, pudiendo la Compañía ligar la línea principal con las ciudades de Ures y Alamos y enlazarla con algún ferrocarril de los Estados-Unidos de Norte América.

Art. 3º La Compañía hará á sus propias expensas los reconocimientos necesarios con el fin de precisar el trazo de las líneas del ferrocarril que se expresan en el presente contrato, y antes de comenzar la construcción de la vía remitirá á la Secretaría

de Fomento, para su aprobación, dos ejemplares de los planos del reconocimiento y del trazo del camino, á fin de que uno de ellos le sea devuelto con la nota de haber sido aprobado ó reprobado, y el otro, con igual explicación, se conserve en los archivos de la Secretaría.

Art. 4º. El reconocimiento de toda la vía se hará por secciones de cien kilómetros, y los planos correspondientes sometidos á la Secretaría de Fomento para su aprobación, dentro del término de catorce meses, contados desde la fecha de la aprobación de este contrato.

Art. 5º. Cuando sean presentados los planos á la Secretaría de Fomento, deberá ésta resolver dentro de dos meses, contados desde la fecha de su presentación.

Art. 6º. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que nombra al Ejecutivo, y cuya remuneración, no excediendo de cuatrocientos pesos cada mes, será pagada por la Compañía, á cuyo efecto ésta comunicará á la Secretaría de Fomento, con dos meses de anticipación, el tiempo y lugar en que comenzaren aquellos por la primera sección y con cuarenta días para las subsiguientes.

La ausencia de los ingenieros del Gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos, ni para considerarlos incompletos.

Art. 7º. Habiendo comenzado ya los trabajos de construcción del ferrocarril, dentro de diez meses, contados desde la fecha de la aprobación de este contrato, deberán estar concluidos, á lo menos cincuenta kilómetros, partiendo de la ciudad de Guaymas. En cada período de dos años después de los diez meses, se construirán doscientos kilómetros por lo menos, hasta la conclusión de la línea de ferrocarril á que se refiere este contrato.

Art. 8º. La línea del ferrocarril á que se refiere el art. 1º, deberá estar concluida en el término de cinco y medio años, contados desde la fecha de la aprobación de este contrato.

Art. 9º. El ferrocarril será de simple ó de doble vía, de un metro cuarenta y cuatro centímetros de ancho (cuatro pies ocho y medio pulgadas inglesas); será de construcción sólida, y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros, con aprobación de la Secretaría de Fomento.

## CAPÍTULO II.

### BASES DE LA COMPAÑÍA.

Art. 10. La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se contiene en el presente contrato, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por él, pertenecen á la Compañía Limitada del ferrocarril de Sonora.

Art. 11. La Empresa será siempre mexicana, aun cuando todos ó algunos de sus miembros fueren extranjeros; estará sujeta á la jurisdicción de los tribunales de la República en todos los negocios cuya causa y acción tenga lugar dentro del territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera; nunca podrá alegar, respecto de los títulos y negocios relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; solamente tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y por consiguiente, no podrán tener ingerencia alguna en los asuntos que se refieran á la Empresa los agentes diplomáticos extranjeros.

Art. 12. Los estatutos de la Compañía Limitada y las bases de su organización, se someterán á la Secretaría de Fomento para su aprobación, en el término de once meses, contados desde la aprobación de este contrato, y la Secretaría resolverá dentro de un mes después de la presentación.

El Ejecutivo se reserva para entonces especificar la representación que deberá tener el Gobierno en la Junta Directiva de la Compañía, conformándose á lo que se ha estipulado respecto de ese punto en concesiones semejantes á la presente.

Art. 13. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de Guaymas, sin perjuicio de los demás que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses, y mantendrá en la ciudad de México un representante ampliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta concesión, y á cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relación al asunto.

Art. 14. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestión respecto de la interpretación ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

Art. 15. La línea del ferrocarril, los terrenos y demás propiedades adquiridas legalmente por la Compañía en virtud de cesiones ó compra: los edificios, almacenes, talleres, estaciones, muelles, diques, maquinarias, útiles, materiales y demás objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, la cual tendrá el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad, pero estará sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por ésto, que se pueden alterar las condiciones de este contrato

Art. 16. Al espirar los noventa y nueve años de la concesión, el ferrocarril pasará en buen estado y libre de todo gravamen al dominio de la Nación; pero el Gobierno deberá comprar todas las estaciones, almacenes, talleres, muelles, diques, material rodante, útiles, muebles y enseres que tuviere la Compañía para el uso y la explotación del camino, con obligación de pagar al contado el precio que á tales estaciones, almacenes, talleres, muelles, diques, material rodante, útiles, muebles y enseres, fijasen dos peritos nombrados uno por cada parte, ó un tercero en caso de discordia, designado previamente por los mismos. Si entonces conviniere al Gobierno arrendar ó enajenar el ferrocarril, gozará la Compañía el derecho de preferencia por el tanto.

Art. 17. La Compañía tendrá derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquier otro ferrocarril que existiere en la República, á la vez que la obligación de consentir en dicho enlace, para que por sus vías puedan circular los trenes pertenecientes á otras empresas, y recíprocamente, cobrándose por este uso de las vías y sus dependencias, una cantidad que no exceda del 60 por ciento de lo que, con arreglo á la tarifa respectiva, debiere importar el flete de los efectos transportados. La Compañía tendrá igualmente derecho para explotar y mantener su ferrocarril en conexión ó consolidación con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma y bajo los términos que juzgue más convenientes. La Compañía tendrá obligación de consentir, previa la indemnización de los perjuicios que se le causen, en que sus líneas sean cruzadas por otro ferrocarril, camino ó canal, adoptándose en tal caso las precauciones que fueren necesarias, á juicio de la Secretaría de Fomento y con sujeción á las reglas que ella dicte.

### CAPÍTULO III.

#### CONCESIONES Y PROHIBICIONES.

Art. 18. La Compañía limitada del ferrocarril de Sonora y cualesquiera otras que puedan cederle en lo futuro en toda la vía ó en secciones de ella, no podrán en ningún tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones del presente contrato, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á algún gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio en la empresa; y cualquiera estipulación hecha con violación de este artículo, será nula y de ningún valor.

Art. 19. Tampoco podrá la compañía traspasar ó enajenar las concesiones de este contrato en toda la vía ó en las secciones de ella, á alguna compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal, y cualquiera traspaso ó enajenación hecha sin este requisito, será igualmente nulo y de ningún valor.

Art. 20. La Compañía queda sin embargo, autorizada para emitir acciones, bonos y obligaciones y para disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias y el telégrafo, dando á los hipotecarios para asegurarse en el pago de dichos bonos y obligaciones y de sus intereses, el derecho de explotarlo en todo ó en parte, pero bajo la condición de que la hipoteca será hecha á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que liedere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de Guaymas, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiera á toda la línea, sin necesidad de registro local en los demás lugares por donde pase.

Art. 21. El capital social de la Compañía se fijará por la Empresa, de acuerdo con el Ejecutivo, después que se levanten los planos y perfiles, y de que en vista de ellos, se formen los presupuestos respectivos, y en ningún caso se aumentará sin autorización del Ejecutivo. El capital se dividirá en acciones de cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal que podrá transferirse ó de que se podrá disponer libremente con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesión.

Art. 22. Para auxiliar la construcción del ferrocarril, muelle, telégrafo y demás dependencias á que se refiere esta concesión, se obliga el Gobierno federal á dar á la Compañía limitada del ferrocarril de Sonora, á título de subvención, la cantidad de siete mil pesos por cada kilómetro de vía férrea que construya.

El Gobierno pagará esta subvención por secciones de diez kilómetros concluidos y aprobados por la Secretaría de Fomento, haciendo el pago en dinero efectivo por la Tesorería general de la Federación, ó en la forma que el Ejecutivo arreglare con la Compañía.

Art. 23. Para la construcción y explotación de las líneas del ferrocarril y telégrafo, autorizadas por este contrato, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extensión de las líneas.

Art. 24. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extensión fijada y los demás que fueren necesarios para estaciones, almacenes, talleres, edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribución alguna; y de la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales, mientras tengan este carácter, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción, explotación y reparación del camino y de sus dependencias.

Art. 25. Prévia la debida indemnización, la Empresa podrá tomar conforme á las leyes de la materia, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento y reparación de la vía, y de sus dependencias, estaciones y demás accesorios. Entre tanto se expide la ley reglamentaria del artículo 27 de la Constitución general, se establecen las reglas siguientes:

1<sup>a</sup> En caso de que no haya avenimiento entre la Empresa y los propietarios de los terrenos ó materiales de construcción, se nombrará un perito valuador por cada una de las dos partes, y ambos peritos presentarán sus avalúos dentro del término de un mes; si estos son discordantes, se someterá el negocio á conocimiento del Juez de Distrito respectivo, para que abriendo un juicio verbal, y nombrando si lo creyere conveniente, un perito tercero en discordia, falle dicho funcionario dentro del presente término de un mes, sobre lo que sea de justicia dar por indemnización al dueño de los terrenos ó materiales que deban ser ocupados por la Empresa. El fallo del Juez de Distrito se ejecutará sin más recurso que el de responsabilidad. El negocio de la indemnización no se someterá al Juez de Distrito, en caso de que el propietario y la Empresa convengan en sujetarlo á la decisión de árbitros arbitradores.

2<sup>a</sup> Si el dueño de la propiedad que debe ser ocupada por causa de utilidad pública, para la construcción y reparación de la vía férrea, de sus dependencias y accesorios,

no nombrase un perito valuator dentro del término de quince días, después de notificado por el Juez de Distrito, á pedimento de la Empresa, dicho funcionario nombrará de oficio un valuator que represente los intereses del dueño.

3<sup>o</sup> Si el poseedor ó dueño de la propiedad que deba ocuparse, fuere incierto ó dudoso, el Juez de Distrito fijará como monto de la indemnización la cantidad que resulte en vista del valor del perito que nombre la Empresa y del que el mismo Juez designe, en representación de los legítimos dueños de las propiedades en cuestión. La cantidad que definitivamente se fije, será depositada conforme á las prescripciones legales, para entregarla á quien corresponda.

4<sup>o</sup> Los peritos para hacer los valores, tendrán en cuenta lo que pague por contribución la cosa de cuya expropiación se trate, y los daños y provechos que de la misma resulten al propietario.

Art. 26. Los criaderos metálicos, así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y demás depósitos minerales, salinos y alcalinos explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de minería.

Art. 27. Los materiales de construcción de procedencia nacional ó extranjera, enseres precisos para la construcción y uso de las líneas del ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta concesión, como los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajos, maquinaria para los talleres, hierro, puentes, cascos completas para estaciones, talleres, oficinas y almacenes, carbón de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los otros materiales que la Secretaría de Fomento en cada caso y por cantidad limitada, declare necesarios para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de la aprobación de este contrato, de toda clase de derechos de importación ó aduana y alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy, ó que en lo de adelante se decreten por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominación ó destino de dichos impuestos. Para el uso de estas exenciones, se observarán las reglas que dicten las Secretarías de Hacienda y Fomento. El camino y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construcción y explotación y las acciones de la Compañía, estarán exentos, durante treinta años, del pago de toda contribución ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere, exceptuándose las de papel sellado ó timbre para los documentos y libros de contabilidad que deban existir ó circular en el país.

Art. 28. Fijado definitivamente por la Compañía, con la aprobación de la Secretaría de Fomento, el punto de la Frontera en que haya de terminarse la vía férrea, queda autorizada para hacer en él las mejoras que fueren necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, talleres y estaciones, así como un muelle y un dique en el puerto de Guaymas, cuyos planos presentará á la Secretaría de Fomento para su aprobación, cobrando por el uso de dichas obras, una retribución moderada y que se fijará cada dos años con aprobación de la Secretaría de Fomento.

La Compañía no tendrá derecho de adquirir y poseer bienes raíces en la Frontera y en el espacio de veinte leguas al Sur, con excepción del camino mismo y de sus dependencias absolutamente necesarias, á juicio de la Secretaría de Fomento, con cuyo permiso expreso se hará en cada caso la adquisición de dichas propiedades raíces.

Art. 29. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos consejos, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

Art. 30. La compañía despedirá inmediatamente de su servicio, sin volverlo á recibir, á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando ó sea autor ó cómplice en cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehensión.

Art. 31. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de al-

guna manera, podrán ser aprehendidos por los agentes de la Compañía y entregados al Juez respectivo, para que sean castigados según la gravedad de su delito.

Art. 32. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construcción del camino, aun cuando los trabajos se efectuaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo harán en representación de la misma Compañía.

Art. 33. Los buques que durante la construcción de la vía férrea y cinco años después, llegaren á Guaymas conduciendo para la Compañía del ferrocarril, con exclusión de otra carga, carbón de piedra, rieles, materiales y otros efectos de los que expresa el art. 27, destinados para la construcción, explotación y reparación del ferrocarril y línea telegráfica, estarán exentos, por el término expresado, del pago del derecho de toneladas, furo, anclaje y demás derechos de puerto, y pagarán solamente el de práctico, cuando lo pidieren. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados.

Art. 34. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta concesión, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de las mismas obligaciones. La suspensión durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo Federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de cuatro meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas, dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningún tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar á la Secretaría de Fomento, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado, en el acto de haber cesado el impedimento ó á lo más tarde dentro de dos meses después de haber cesado aquel; haciendo la expresada presentación, dentro de los cuatro meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento ó á lo sumo dos meses más. Se abonará también á la Compañía el tiempo que sobre el que fija el art. 5º empleare el Ejecutivo en el examen y aprobación de los planos. Pero en todo caso, la Secretaría deberá resolver dentro de cuatro meses después de la presentación.

Art. 35. Todos los efectos y mercancías extranjeras, destinados solamente á atravesar el país por este camino con destino al extranjero, y no para su consumo en la República, serán libres de toda especie de derechos, así como de contribuciones ó impuestos de toda clase durante veinte años, con excepción del derecho de tránsito á que se refiere la parte final de este artículo. La Secretaría de Hacienda fijará las formalidades que deban observarse en la carga y descarga de los efectos y mercancías á uno y otro extremo de la expresada línea, y en su conducción por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales que no tiendan á demorar, ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros, sin perjuicio del derecho que el Ejecutivo se reserva para examinarlas en cualquier punto del camino. Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de un peso por cada pasajero, y un peso por cada tonelada de efectos y mercancías de puro tránsito á través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del Gobierno sin gravamen de este, verificándose cada semestre la liquidación y entrega del saldo.

Igualmente y en la misma forma, la Empresa cobrará un aumento de diez centavos por cada pasajero y por cada tonelada de mercancías de puro tránsito, en beneficio del Estado de Sonora, á cuyo Gobierno entregará sin gravamen ni descuento el saldo de la liquidación que se formará cada seis meses.

Art. 36. Además de las otras obligaciones expresadas en esta concesión, la Compañía tendrá las siguientes:

I. No podrá transportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del Gobierno Federal.

II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorización del Gobierno Federal.

III. Continuará, en depósito en el Nacional Monte de Piedad hasta que estén construidos los primeros veinte kilómetros de vía, la suma de cincuenta mil pesos en dinero efectivo que se entregó en dicho establecimiento. Construidos esos primeros veinte kilómetros, si le conviniere á la Compañía, dicha suma podrá ser retirada, sustituyéndose por otra igual en bonos de primera hipoteca del ferrocarril.

Este depósito garantiza la conclusión de la línea á que este contrato se refiere, dentro de los plazos que señalan los artículos 7.º y 8.º, y la Compañía lo perderá en caso de infracción de esos artículos en el evento expresado.

Art. 37. Las concesiones hechas en este contrato caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del art. 36

II. Por no construir los primeros ciento cincuenta kilómetros, los tramos de doscientos kilómetros cada dos años, y por no concluir la línea de Guaymas á la Frontera del Norte, dentro de los plazos fijados en los artículos 7.º y 8.º

III. Por enajenar ó traspasar esta concesión ó los derechos que de ella se derivan á algún Gobierno ó Estado extranjero ó por admitirlo como socio en la Empresa, siendo además una por el mismo hecho toda estipulación hecha en este sentido.

La caducidad será declarada administrativamente por la Secretaría de Fomento. En caso de caducidad, la Compañía perderá las concesiones otorgadas en esta ley y la Nación adquirirá la propiedad de la parte construida de la vía, libre de todo gravamen y por el valor que fijen peritos nombrados por el Ejecutivo y por la Compañía. De este valor se deducirá el importe de las subvenciones pagadas á la Empresa, y por el resto emitirá el Ejecutivo obligaciones garantizadas con la hipoteca de la misma vía, la cual podrá traspasar mediante nueva concesión. Las obligaciones que emita el Ejecutivo se amortizarán en los términos que se hubieren fijado para las obligaciones de la primera hipoteca, y el tipo del interés será de un nueve por ciento anual.

Si la caducidad fuere causada por enajenación, traspaso ó hipoteca, á un gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del presente contrato, perderá la Empresa el camino con sus accesorios, material rodante, etc., y todo entrará al dominio del Gobierno mexicano.

Art. 38. La Empresa presentará al Ministerio de Fomento, bajo protesta de ser verdadero, un informe anual que comprenda precisamente los puntos siguientes:

I. Nombres y residencia de todos los funcionarios y empleados superiores de la Compañía.

II. Monto del capital social.

III. Monto de las acciones emitidas y producto de la emisión.

IV. Monto de las obligaciones emitidas y producto de la emisión.

V. Deuda flotante y otras de la Compañía, explicando la clase á que pertenezcan.

VI. Importe de lo devengado y percibido por subvención.

VII. Número de kilómetros de camino construido y puesto en explotación.

VIII. Descripción y costo real del camino construido.

IX. Descripción y costo probable de la parte por construir.

X. Cantidad percibida por pasajeros y número de los de cada clase.

XI. Cantidad percibida por flete, especificando la clase de la carga conducida.

XII. Gastos de explotación

## CAPITULO VI.

### TARIFAS.

Art. 39. Las secciones del ferrocarril según fueren fijadas concluyéndose, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, quien, oído el parecer de aquel, autorizará ó no la explotación del tramo. En este segundo caso el Ejecutivo

publicará el informe del ingeniero que haya practicado el reconocimiento y las causas del disentimiento.

Art. 40. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conducción de pasajeros, efectos y demás, no pudiendo exceder de las siguientes para el tráfico local:

**POR EL FLETE DE CADA TONELADA DE MIL KILOGRAMOS DE MERCANCIAS Y POR CADA KILÓMETRO DE DISTANCIA.**

- Primera clase, seis centavos.
- Segunda clase, cuatro centavos.
- Tercera clase, dos y medio centavos.

**PASAJEROS, POR KILÓMETRO.**

- Primera clase, tres centavos.
- Segunda clase, dos centavos.
- Tercera clase, uno y medio centavos.

**ALMACENAJE.**

Por cada cien kilogramos ó por cada fracción de los mismos, por día, medio centavo. En cuanto al tráfico internacional ó al mero tránsito, el máximo de las tarifas, será el siguiente:

**POR FLETE DE CADA TONELADA DE MIL KILOGRAMOS.**

- Primera clase, diez centavos.
- Segunda clase, siete centavos.
- Tercera clase, cinco centavos.

**POR TRASPORTE DE PASAJEROS.**

- Primera clase, siete centavos.
- Segunda clase, cuatro centavos.

Las tarifas se revisarán cada cinco años, pudiendo ser reducidas por la Secretaría de Fomento, de acuerdo con la Compañía; pero sin que esto en ningún caso dé derecho á la alza de las mismas, más allá del máximo presijado.

La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad; no pudiendo la Empresa conceder á nadie ventajas que no conceda á todos los que se hallen en las mismas circunstancias.

Art. 41. La Compañía no tendrá obligación de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

Art. 42. Se establecerán tarifas especiales que se someterán cada dos años á la aprobación del Gobierno, para los objetos y efectos que por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete inferior al del art. 40.

Art. 43. Si la Compañía arreglase sus tarifas á precios menos que el máximo fijado en este contrato, ó menos que el mínimo que pueda establecerse después de un año, conforme al art. 44, no podrá comenzar á regir la alteración que hiciere, subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximo, sino después de cuatro meses de haber avisado al público, ó dentro de dos meses si las bajare.

Art. 44. Si las tarifas de pasaje y flete establecidas en el art. 40. produjeren á la Compañía una utilidad que en cada año exceda al doce por ciento del capital social del ferrocarril y de sus dependencias, se modificarán, de acuerdo con el Ejecutivo, hasta que produzca esa suma.

Art. 45. La distribución de efectos de las tres clases de tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Ejecutivo, cuando vaya á comenzarse la explotación, y en lo sucesivo cada dos años para que rija un bienio, contando desde el 1º de Enero de los años impares.

Art. 46. Desde que comience la explotación del camino hasta Hermosillo, y sucesivamente de las demás secciones, los cereales nacionales se considerarán siempre en la tercera clase.

Art. 47. El Gobierno Federal disfrutará en la conducción de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualesquiera otros objetos destinados á su servicio, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un sesenta por ciento, sobre los precios que se cobren según la tarifa general fijada en esta concesión.

La misma baja de un sesenta por ciento se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público.

Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán con aprobación del Ejecutivo los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conducción de trenes, municiones ú otros efectos destinados á su servicio, y de pasajes de militares y empleados federales, se dará por el Ejecutivo ó por los funcionarios superiores autorizados por él para este objeto, la orden especial correspondiente.

Art. 48. Tanto los rieles como los otros materiales para la construcción de ferrocarriles, pagarán como maximum el treinta por ciento de flete de última clase que se cobre á los particulares.

Art. 49. Por el término de la concesión se hará gratis en las líneas del ferrocarril de que habla esta ley, según se vayan poniendo en explotación, la conducción de la correspondencia, impresos, y empleados despachados por la Administración de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio se hará de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variación en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre el número de trenes ni sobre las horas de salida y detención en los puntos que tenga á bien fijar.

Art. 50. Los emigrantes que con la debida autorización del Gobierno llegaren á la República, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

México, Septiembre catorce de mil ochocientos ochenta.—*M. Fernández*, oficial mayor.—*S. Camacho*.—*David Fergusonson*.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México á 14 de Septiembre de 1880.—*Porfirio Díaz*.—Al C. Manuel Fernández, Oficial Mayor, encargado del despacho de la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

Lo que comunico á vd. para su conocimiento.

Libertad en la Constitución.—México, Septiembre 14 de 1880.—*Manuel Fernández*, Oficial Mayor.

Al Gobernador del Estado de Sonora.—Hermosillo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Hermosillo, Noviembre 3 de 1880.—*Luis E. Torres*.—*Juan P. Robles*, O. M.



SOCIÉTÉ  
GÉOGRAPHIQUE  
BIBLIOTHÈQUE

**CARLOS R. ORTIZ**, Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Sonora, á sus habitantes, sabed:

Que por la Sección 3ª del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, se me ha comunicado lo siguiente:

"El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"**MANUEL GONZALEZ**, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

"Que en uso de las autorizaciones concedidas al Ejecutivo por la ley de 23 de Mayo del corriente año y artículo 2º de la ley de 15 de Noviembre último, he tenido á bien aprobar el siguiente

## CONTRATO

*Complementario del contenido en la ley de 14 de Septiembre de 1880, celebrado entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y los Sres. Sebastián Camacho y David Fergusson, en representación de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, bajo los artículos siguientes:*

"Art. 1º Se autoriza á la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, para continuar la vía férrea que tiene concedida por el traspaso de 19 de Junio de 1877 y por la ley de 14 de Septiembre de 1880, de la ciudad de Hermosillo al punto de la Frontera del Estado de Sonora, denominado "Nogales," debiendo pasar por "La Magdalena," y para enlazarse en aquel punto con el Ferrocarril de la Compañía Atchison, Topeka y Santa Fé.

"Art. 2º Queda la expresada Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora con la obligación que tiene contraída por la ley de concesión de 14 de Septiembre de 1880, de llevar su Ferrocarril de la ciudad de Hermosillo hasta la villa de Paso del Norte, en vista de los planos que previamente apruebe la Secretaría de Fomento, y dentro de los plazos estipulados en la repetida ley de 14 de Septiembre de 1880, debiendo concluir la línea de Hermosillo á Nogales dentro de los mismos plazos en ella fijados.

"Art. 3º Los rieles y los materiales destinados á la construcción de ferrocarriles en el territorio de México, pagarán como máximo de flete en la línea principal y sus ramales, el cincuenta por ciento de las tarifas de tercera clase, que deberá cobrarse conforme á lo dispuesto en el artículo 40 de la ley de 14 de Septiembre de 1880. El carbón de piedra de procedencia nacional, disfrutará en su conducción de una rebaja de diez por ciento de las mismas tarifas de tercera clase.

"Art. 4º El Gobierno federal tendrá derecho de mandar colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes de la línea de la Compañía, y ésta la obligación de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongán. El Gobierno federal establecerá sus oficinas telegráficas con independencia de las de la Compañía y conservará el derecho de tener el ó los referidos telégrafos mientras los administre y posea por sí mismo.

"Art. 5º La Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora consiente en establecer en el puerto de Guaymas, á sus expensas y á beneficio de la Nación, un faro de cuarto orden con torre de fierro, en un plazo que no exceda de diez meses, contados desde la fecha de este Contrato.

"Igualmente contrae la obligación de entregar al Gobierno de México, en los puertos que éste designe, por mitad, en uno y dos años, contados desde la fecha de este Contrato, y sin retribución alguna, cuatrocientas cincuenta toneladas de alambre telegráfico de cuatro milímetros de diámetro, treinta aparatos Duplex y los muebles necesarios para igual número de oficinas telegráficas.

"Art. 6.º Se prorrogan por nueve meses contados desde esta fecha, los plazos señalados en la concesión de 14 de Septiembre de 1880, para la presentación al Ministerio de Fomento de los planos de toda la línea principal.

"Art. 7.º Este Contrato queda sujeto en todo lo que no está ahora expresamente notificado por él, á las mismas obligaciones y derechos; á las mismas bases, á la misma subvención, á las mismas concesiones y prohibiciones, y á las mismas tarifas de los capítulos I, II, III, y IV de la repetida ley de 14 de Septiembre de 1880, de la cual este mismo Contrato es parte integrante y aclaratoria, confirmando sus estipulaciones, quedando todo lo pactado refundido en dicha ley y en este Contrato

"México, Diciembre 16 de 1881.—*Carlos Pacheco*.—*S. Camacho*, apoderado y director residente.—*David Fergusson*, director residente."

"Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

"Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á 16 de Diciembre de 1881.—*Manuel González*.—Al C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Libertad y Constitución. México, Diciembre 16 de 1881.—*Pacheco*.

Al Gobernador del Estado de Sonora.—*Hermosillo*."

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Hermosillo, Marzo 7 de 1882.—*Carlos R. Ortiz*.—*Pedro Ochou*, Srio.

*FELIZARDO TORRES*, Gobernador interino del Estado de Sonora, á sus habitantes, sabe:

Que por la Sección 3.ª del Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, se me ha dirigido lo siguiente:

El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*MANUEL GONZALEZ*, Presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabe:

"Que en uso de la autorización concedida al Ejecutivo por decreto de 4 de Diciembre del año próximo pasado, he tenido á bien aprobar el siguiente

## CONTRATO

*Celebrado entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión, y el C. Sebastián Camacho en representación de la Empresa del ferrocarril de Sonora, reformando algunos artículos de la concesión relativa de 14 Septiembre de 1880.*

Art. 1.º Las líneas de ferrocarril y telégrafo construidas ó en vía de construcción que actualmente posee la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, en virtud de la concesión general de 14 de Septiembre de 1880 y de la de 16 de Diciembre de 1881, se regirán en lo de adelante por las estipulaciones de esas mismas concesiones, cuyos artículos 4.º, 8.º, 10.º, 20, 37 y 40 de la ley de 14 de Septiembre de 1880, se modifican como sigue:

### I.

Art. 4.º El reconocimiento de toda la vía se hará por secciones de cien kilómetros, y los planos correspondientes serán sometidos á la aprobación de la Secretaría de Fomento dentro de dos años, contados desde la fecha de la promulgación de este Contrato.

II.

Art. 8<sup>o</sup>. Las líneas de ferrocarril á que se refiere este contrato, deberán estar concluidas á los cuatro años siguientes de la aprobación de los planos á que se refiere el artículo anterior.

III.

Art. 10. La posesión y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se consiguieren en la presente ley, así como el cumplimiento de las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, la que sin embargo podrá, previo permiso del Ejecutivo, traspasar los expresados derechos, concesiones y obligaciones á una ó más compañías que al efecto organice, considerando dividida la línea de Guaymas á Hermosillo, de Hermosillo á Alamos, de Hermosillo á Nogales, y de Hermosillo á Ures y Paso del Norte.

La línea de Hermosillo á Alamos podrá partir del punto más conveniente de la línea entre Guaymas y Hermosillo, con previa aprobación de la Secretaría de Fomento.

IV.

Art. 20. La Compañía ó Compañías quedan autorizadas para emitir libremente acciones comunes, de preferencia, bonos y obligaciones; y para disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares las vías y sus dependencias, transmitiendo el derecho de explotarlas en todo ó en parte, según se fueren construyendo. Las hipotecas y demás actos y contratos sujetos á registro, lo serán en la ciudad de México, y su registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecución legal en lo que se refiere á todas las líneas, sin necesidad de registro local en los lugares por donde pase.

V.

Art. 37. Las concesiones á que este Contrato se refiere, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones impuestas en las fracciones I y II del artículo 36, salvo que la Compañía ó Compañías probasen que no pudieron resistir á fuerza mayor y que no omitieron diligencia para impedirlo.

II. Por no concluir la línea de Hermosillo á Ures y Paso del Norte dentro del plazo señalado en el artículo 8<sup>o</sup>, ó por no construir en los términos estipulados los doscientos kilómetros bisanuales de que habla el artículo 7.<sup>o</sup>

III. Per enajenar ó traspasar estas concesiones ó los derechos que de ellas se derivan á algún Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa, ó por hacer esa enajenación á cualquiera corporación ó individuo sin permiso del Ejecutivo. La caducidad será declarada administrativamente por el Ejecutivo con recurso para la Compañía de reclamar la declaración si no la creyere fundada, ante los tribunales federales mexicanos que fueren competentes.

Dicha caducidad surtirá sus efectos solamente respecto de la línea ó líneas cuya construcción no se hubiere terminado, ó sobre la que recayere alguna de las otras infracciones previstas en el presente artículo.

Si la caducidad fuere causada por enajenación, hipoteca ó traspaso de la concesión á un gobierno extranjero, ó por haberlo admitido como socio, además de la nulidad del acto y de la caducidad del Contrato, se dará por espirado desde ese momento el plazo concedido para la explotación de la vía y la Nación entrará desde luego en posesión de ella y de todos sus accesorios, sin que la Empresa tenga derecho á indemnización de ninguna clase.

En el evento de que por cualquiera causa que no sea de fuerza mayor, dejare de terminarse la línea de Hermosillo á Ures y Paso del Norte en los plazos fijados, la Empresa pagará al Tesoro Federal con los productos netos de la explotación de la misma

Línea construida, una multa de mil pesos por cada uno de los kilómetros que hubiere dejado de construir; pero conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotación de la línea ó líneas que no se hubieren terminado. El Gobierno de la República ó el individuo ó corporación á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente á la misma Compañía, hecho según el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

En los casos que especifica la fracción I del art. 37, la Compañía perderá las Concesiones otorgadas en esta ley; y la Nación adquirirá la propiedad de la línea ó líneas incursas en la caducidad, libre de todo gravamen y por el valor que se fije por peritos que nombrarán el Ejecutivo y la Compañía; de este valor se deducirá el importe de las subvenciones pagadas á la Empresa por aquella línea ó líneas, y por el resto emitirá el Gobierno obligaciones, garantizadas con hipoteca de las mismas vías, las cuales podrá traspasar mediante nueva concesión. Las obligaciones que emita el Ejecutivo se amortizarán en los términos que se hubieren fijado para las obligaciones de primera hipoteca, y el tipo de interés será de un nueve por ciento anual.

VI.

Art. 40. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conducción de pasajeros, efectos y demás, no pudiendo exceder de los siguientes para el tráfico local.

Por el flete de cada tonelada de mil kilogramos de mercancías, y por cada kilómetro de distancia:

- Primera clase, seis centavos.
- Segunda clase, cuatro centavos.
- Tercera clase, dos y medio centavos.

PASAJEROS POR KILOMETRO.

- Primera clase, tres centavos.
- Segunda clase, dos centavos.
- Tercera clase, uno y medio centavos.

A cada pasajero se le admitirán quince kilogramos de equipaje libre.

Durante los primeros cinco años contados desde la fecha en que se abra al tráfico cada línea, la Compañía ó Compañías podrán aumentar medio centavo más por conducción de pasajeros ó por transporte de cada tonelada de mercancías, por cada kilómetro de distancia recorrido, excepto en los frutos nacionales de exportación, en que no habrá lugar á aumento.

ALMACENAJE.

Por cada cien kilogramos ó por cada fracción de los mismos, por día, medio centavo.

En cuanto al tráfico internacional ó de mero tránsito, el máximo de las tarifas será el siguiente:

Por flete de cada tonelada de mil kilogramos:

- Primera clase, diez centavos.
- Segunda clase, siete centavos.
- Tercera clase, cinco centavos.

—111—  
POR TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Primera clase, siete centavos.  
Segunda clase, cuatro centavos.

TELEGRAMAS.

El cobro de telegramas que se transmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

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

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

Las tarifas se revisarán cada cinco años, pudiendo ser reducidas por la Secretaría de Fomento, de acuerdo con la Compañía; pero sin que esto en ningún caso dé derecho á la alza de las mismas más allá del máximo fijado.

La aplicación de las tarifas se hará siempre bajo la base de la más perfecta igualdad: no pudiendo la Empresa conceder á nadie ventaja que no conceda á todos los que se hallen en las mismas circunstancias."

Art. 2<sup>o</sup> Los colonos é inmigrantes en su transporte por las líneas de la Empresa, gozarán de las rebajas concedidas á la fuerza armada y la de pase libre á los empleados fiscales que acompañen carga internacional.

Art. 3<sup>o</sup> La tarifa del carbón de piedra será de un centavo y medio por tonelada y por kilómetro, y el Gobierno gozará sobre ella, de la rebaja de una tercera parte cuando fuere destinado al servicio público, á cuyo efecto se observarán los reglamentos de que habla el art. 47, librándose las órdenes por la Secretaría de Fomento.

Art. 4<sup>o</sup> Además del depósito de cincuenta mil pesos constituido por la Compañía en el Nacional Monte de Piedad, la misma Compañía se obliga á hacer otro depósito de igual suma en el mismo establecimiento, á los cinco meses de la fecha de la promulgación de este Contrato, para garantizar la conclusión de la línea de Hermosillo á Ures y Paso del Norte, y cuya cantidad de cien mil pesos perderá en el caso de que no se termine dicha línea en los términos estipulados en el art. 8<sup>o</sup> ó por no concluir los doscientos kilómetros bisanuales de que habla el art. 7<sup>o</sup>.

Art. 5<sup>o</sup> En el caso en que, con aprobación del Ejecutivo Federal, se traspase una ó varias líneas á una ó varias Compañías, estas Compañías estarán obligadas á recaudar el derecho de tránsito en los mismos términos y condiciones estipulados en el art. 35 y con absoluta sujeción á los reglamentos que dicte la Secretaría de Hacienda.

Art. 6<sup>o</sup> Quedan en todo su vigor y fuerza las estipulaciones de los contratos de 14 de Septiembre de 1880 y 16 de Diciembre de 1881 en todo lo que no ha sido expresamente modificado por el presente Contrato.

Art. 7<sup>o</sup> Todos los plazos de las mismas concesiones de 14 de Septiembre de 1880 y 16 de Diciembre de 1881 se entienden prorrogados por los términos del presente Contrato desde esta fecha.

Art. 8<sup>o</sup> La Compañía se obliga á entregar á la Secretaría de Fomento, sin retribución alguna, en el plazo de tres años de esta fecha, la cantidad de ochenta mil pesos con aplicación á los ramos de Agricultura, Minería y mejoras materiales de esta capital, en la forma siguiente:

En el primer año, treinta mil pesos.

En el segundo año, veinticinco mil pesos.

En el tercer año, veinticinco mil pesos.

"México, Junio cuatro de mil ochocientos ochenta y tres.—*Carlos Pacheco*.—Por poder de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, *S. Camacho*."

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Poder Ejecutivo de la Unión, en México, á 4 de Junio de 1883.—*Manuel González*.—Al C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio."

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demás fines.

Libertad y Constitución. México, Junio 4 de 1883.—*Pacheco*.

Al Gobernador del Estado de Sonora.—Hermosillo."

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno del Estado. Hermosillo, Agosto 30 de 1883.—*Felizardo Torres*.—*Ramón Corral*, Secretario.



## BIBLIOGRAFIA Y ARCHIVOS.

### ARCHIVOS CONSULTADOS.

Archivo General de la Nación. (AGN)  
Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras  
Públicas. (AHSCOP)  
Ramo de Fomento.  
Cámara de Diputados del Congreso de la Unión.  
Archivo Histórico del Estado de Sonora (AHES)

### PERIODICOS.

Periódico " El Eco de Occidente " Puerto de Guaymas, 21 de agosto  
de 1878.  
" El Toro" Guaymas, 26 de julio de 1878, No. 6 T.I  
Periódico " El Triunfo de Sonora ", del puerto de Guaymas, 23 de  
mayo de 1877  
Periódico "El Triunfo de Sonora", Semanario, Guaymas, miércoles  
30 de mayo de 1877  
Periódico semanal " El Golfo de Cortés ", Guaymas. Miercoles  
, julio 10 de 1872. No 5. Tomo I

### FUENTES BIBLIOGRÁFICAS.

Bourne, Coronel. " Notas sobre el Estado de Sonora y Sinaloa". en  
Mario Cuevas. Sonora, Textos de su Historia. México, Instituto  
Mora y Gobierno del Estado de Sonora, 1989

Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de los  
Debates De la Cámara de Diputados, Octava Legislatura  
Constitucional de la Unión. Tomo II, Correspondiente al año de  
1877, México, Tipografía central, 1900.

Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de Debate  
del noveno Congreso Constituyente de la Unión. tomo II, México.  
Tipografía de Filomeno Mata, 1897

Cámara de Diputados del Congreso de la Unión. Diario de debates  
del décimo Congreso Constituyente de la Unión. México, Cámara de  
Diputados del Congreso de la Unión. ( 1901)

Corral, Ramón. Informes a la Legislatura del Estado de Sonora  
sobre la marcha de la Administración Pública. Hermosillo. Tip. de  
A. Ramirez. 1888.

Corral, Ramón Memoria del Gobierno del Estado de Sonora 1891. Gobierno del Estado de Sonora, Hermosillo, Sonora. 1891

Corral, Ramón. Obra Histórica. Reseña histórica del Estado de Sonora, 1856-1877. Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora, 1981

Departamento de la Estadística Nacional. Sonora, Sinaloa y Nayarit, México, Departamento de la Estadística Nacional, 1927.

Hernández, Fortunato. Crónica de la guerra del Yaqui, Hermosillo, gobierno del Estado de Sonora, 1985

Leduc, A; Lara, Luis. Diccionario de geografía historia y biografía mexicana. Librería de la Vda. de C. Bouret, México, 1910

López de Santa Ana, Antonio. " Culminación de la venta de la Mesilla, Sonora " tomado de Alvaro Matute. México en el siglo XIX fuentes e interpretaciones históricas. Colección Lecturas Universitarias No. 12. México, UNAM. 1984

Peñafiel, Antonio. Anuario Estadístico de la República Mexicana 1895, México, Secretaría de Fomento, 1896.

Pesqueira, Ignacio Memoria del estado de la administración pública, de Sonora, 1870. Ures, Imprenta del Gobierno.

Ramírez, Ignacio. Obras Completas de Ignacio Ramírez " El Nigromante". Escritos Periodísticos, II, México. Centro de Investigación Científica Jorge L. Tamayo, A.C. 1984.

Riesgo, Juan Manuel; Porras, Salvador; Velasco, Francisco y Zuloaga, Juan Manuel. " Memorias sobre las proporciones naturales de las Provincias Internas Occidentales." en Fernando Pesqueira Documentos para la Historia de Sonora. primera serie, tomo I, Hermosillo. Mecanografiadas, s/f,

Troncoso, Francisco P. Las guerras de las tribus Yaqui y Mayo del estado de Sonora. 2 Tomos. México Tipografía del Departamento del Estado Mayor. 1905.

Velasco, José Francisco Noticias Estadísticas del Estado de Sonora (1850). Hermosillo. Gobierno del Estado de Sonora, 1985

Zúñiga, Ignacio. Rápida Ojeada al Estado de Sonora (1835), Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora, 1985

## BIBLIOGRAFÍA

- Acuña Acuña, Caudillo sonorense: Ignacio Pesqueira y su tiempo. México. Ed. Era. 1981.
- Almada Francisco R. Diccionario de Historia y Geografía Sonorense. Hermosillo, Son. Gobierno del Estado de Sonora. 1985
- Almada, Francisco R. Perfiles Biográficos del General Angel Trias. SEP-Cuadernos de Lectura Popular. México. 1967
- Almada, Francisco R. El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico. México, Libros de México, 1971
- Almada, Francisco R. Diccionario, Historia, Geografía y Biografía Chihuahuense. Chihuahua, Universidad de Chihuahua, 1968
- Antochiw, Michael. Breve historia de la nación Apache. La guerra apache en Sonora. Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1984
- Cue Canovas, Agustín Juárez, los E.E.U.U. y Europa. El tratado Mc. Lane-Ocampo. Ed. Grijalvo, México, 1970
- Bykit, James W. Forgin the copper collar. Arizona's Labor-management war of 1901-1921. Tucson, The University of Arizona Press, Tucson, Arizona 1982
- John H. Coatsworth. El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. 2 vol., México, SEP-Setenta, 1976
- Cosío Villegas, Daniel. Llamadas. F.C.E. 1980
- Figueroa, Alejandro. "Los que hablan fuerte". Revista del Noroeste de México. No.7. Hermosillo, Son. Centro Regional del Noroeste, INAH-SEP. 1985
- Flores García, Raquel. Nogales. Un siglo en la Historia. INAH-SEP. SFEC del Gobierno del Estado de Sonora, s/f
- González, Luis. " Veinte años de microhistoria mexicana ". Historia Regional. Guadalajara, Jal. Programa de estudios Jaliscienses. 1991
- Herrero, Región e Historia en México (1700-1850) Métodos de análisis regional. México. Instituto Mora-UAM, 1991
- Kay Willys. Rufus Los Franceses en Sonora. México. Ed. Porrúa. 1971
- Katz, Friedrish. La Guerra Secreta en México. México, Ed. Era, 1980
- Myrick, David F. Railroads Of Arizona. Barkeley, California.

Howell-North, 1975. 2 vol.

Marshall, James. **Santa Fe, The Railroad That Built An Empire.** New York: Random House, 1945

Matute, Alvaro. **México en el siglo XIX fuentes e interpretaciones históricas.** Colección Lecturas Universitarias No. 12. México, UNAM. 1984

Moyano Pahissa, Angela; Velasco, Jesús y Suárez, Ana Rosa. **EUA Síntesis, de su historia.** 8 tomos. México, Instituto Mora y Alianza Editorial, 1988.

Myrick, David F. en **The Southern Roads**, vol I, Barkeley, California : Howell- North, 1975

Oliver Jensen **.The American Heritage History of Railroads in America.** New York, American Heritage Publishin Co., Ing. 1975.

Ortega Noriega, Sergio. **Un Ensayo de Historia Regional. El noroeste de México.1530-1880.** México. Universidad Autónoma de México. 1993.

Ortiz Hernán, Sergio. **Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. La luz de la locomotora.** Tomo I. México, Ferrocarriles Nacionales de México. primera edición dos tomos,1987, tomo I

Pradeau, Alberto Francisco **Sonora y sus Casas de Moneda**, 22. edición Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora.1983

Radding, Cynthia y Gracida Romo, Juan José. **Sonora una Historia Compartida.**México, Instituto Mora y gobierno del Estado de Sonora. 1989

Refique, Gerardo. **En el umbral del capitalismo. economía y sociedad en una región de frontera.** Sonora, 1830-1900. Mecanuscrito. Nueva York, 1989

Romero Gil, Juan Manuel. **El Boleo. Santa Rosalía, Baja California Sur. Un pueblo que se nego a morir. 1885-1954.** Hermosillo, Universidad de Sonora. 1991

Ruibal Corella, Juan Antonio. Carlos R. Ortiz, **El Federalista.** México, Editorial Porrúa, 1984.

Salmerón, Rubén " **La formación Regional, el mercado local y el poder de la oligarquía en Sonora: 1740-1840** " **El Tejaban**, No. 1, Cuadernos del Instituto de Investigaciones Históricas, UNISON, Hermosillo, Son. IIH-UNISON, febrero de 1990

Signor, John and Kirchner, John A. **The Southern Pacific of Mexico and the West Coast Route.** San Marino. Golden West Publisher.1987

Silva Herzog, Jesús. De la Historia de México 1810-1838. Documentos fundamentales y opiniones. México. Ed. siglo XXI.

Van Young, Eric. La crisis del orden colonial. Estructura agraria y rebeliones populares de la Nueva España, 1750-1821. México, Alianza Editorial. 1992

Voss, Stuart F. On the periphery of nineteenth. Century México Sonora and Sinaloa. 1810-1877. Tucson, Arizona. The University of Arizona Press. 1982.

Uribe, Jesús, Sonora Siglo XIX. Pueblos y Caminos. Hermosillo, La Diligencia, 1992.

Wagoner, Jay J. Arizona Territory 1863-1912. A política History Arizona. Arizona. The University of Arizona Press. 1980

Walker and Bufkin. Historical Atlas of Arizona. Oklahoma. University of Oklahoma. 1979

Wilson, Neill C. y Teylor, F. Souther Pacific. The Roaring Story of a Fighting Railroad. Mc. Graw-Hill Book Company Ind., New York. 1952

#### ARTÍCULOS Y CAPÍTULOS.

Bassols Batalla, Ángel " Del México grande al México pequeño: las regiones medias." Cuadernos de Estudios Jalisciense. No.7 Guadalajara. Colegio de Jalisco-INAH. 1992

Bracamontes, Luis E. " Ferrocarriles en México. Reseña Histórica" en Obras Públicas en México. Documentos para su Historia, México. Secretaría de Obras Públicas, 1976. 2.vol

Boyd, Consuelo. "Twenty Years to Nogales, The Bulding of Guaymas-Nogales Railroad ( 1862-1882) " Journal Of Arizona History, Vol 22. No.3 Tucson, Arizona Historical Society, Autumn, 1981.

Calderon, Francisco R. " Los Ferrocarriles" en Daniel Cosío Villegas Coordinador Historia Moderna de México: El Porfiriato. La vida económica. 2ª edición. México, Editorial Hermes, 1974.vol.1

Gómez Izquierdo, Jorge. " El Movimiento Antichino en Sonora (1880-1933). Memoria del XII Simposio de Historia de Antropología e Historia. Hermosillo. Instituto de Investigaciones Históricas-Unison. 1988

Gracida Romo, Juan José " Acumulación originaria de capital

agrario en Sonora " Revista Economía, No.1, Hermosillo, Son. Departamento de Economía Universidad de Sonora, septiembre 1985

Gracida Romo, Juan José. " Génesis y consolidación del porfiriato en Sonora ( 1883-1895)" Sonora Moderno ( 1892-1910) . Historia General de Sonora, Tomo IV, Hermosillo, gobierno del Estado de Sonora, 1985

Gracida Romo, Juan José." el Ferrocarril de Sonora en la formación del capitalismo ( 1880). Revista de Historia. Hermosillo, Archivo Histórico del gobierno del Estado de Sonora ( A.H.G.E.S.), abril de 1985, No. 35.

Gracida Romo, Juan José." La Reformas Borbónicas en México y Sonora." Memorias del VIII Simposio de Historia y Antropología de Sonora. Hillo, Son. Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de Sonora (IIH-UNISON), 1984

Gracida Romo, Juan José. " Problemas con el Ferrocarril de Sonora en el puerto de Guaymas " .Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia. Hermosillo., Sociedad Sonorense de Historia, enero - febrero 1984,

Gracida Romo, Juan José " El comercio del puerto de Guaymas al finalizar la década de los setenta del siglo XIX ". Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia. No. 44. Hermosillo, Sonora. Sociedad Sonorense de Historia, Mayo-junio de 1989

Gracida Romo, Juan José. "Sonora en la Nación". Sonora, una historia compartida. México, Gobierno del Estado de Sonora de Instituto José María Luis Mora, 1989.

Gracida Romo, Juan José " Historia del ferrocarril Altata-Culiacán, durante el Porfiriato en Sinaloa."Boletín de la Sociedad Sonorense de Historia. Hermosillo, Sonora. Sociedad Sonorense de Historia. No. 38 mayo-junio de 1988

Gracida Romo, Juan José. " Algunas consideraciones sobre la formación de las regiones durante el proceso de consolidación del capitalismo en el Noroeste." Revista Economía. No.5. Hermosillo, son. Departamento de Economía-UNISON, octubre de 1989.

Leal, Juan Felipe." La política ferrocarrilera de los primeros gobiernos porfiristas y las compañías ferroviarias norteamericanas ( 1876-1884 ). Relaciones Internacionales. vol.IV No. 14. México. Centro de Relaciones Internacionales-FCPS-UNAM. julio-septiembre 1976.

Myrick, David F. " New Mexico and Arizona Railroad Company, Railroads of Arizona " The Southern Roads. Berkeley, California. Howell-North, 1975. Vol 1.

Ortega Noriega, Sergio. " El sistema de Misiones Jesuíticas: 1591-1699". Historia General de Sonora . tomo II. Hermosillo, Sonora. Gobierno del Estado de Sonora. 1985

Ortega Soto, Martha. " La colonización española en la primera mitad del siglo XVIII", Historia General de Sonora. tomo II. Hermosillo, Sonora. Gobierno del Estado de Sonora. 1985

Pesqueira, Héctor " La conquista Minera del Noroeste de México por William McKendree Gwin, el Duque de Sonora" Memoria del VI Simposio de Historia y Antropología de Sonora, Hermosillo Instituto de Investigaciones Históricas Universidad de Sonora (IIH-Unison)., 1981

Pletcher, David M. " The Development of Railroads in Sonora ", Interamerican Economic Affairs, vol 1. 1948

Quijada Hernández, Armando. "Sonora al iniciar su vida como entidad federativa". Historia General de Sonora. Tomo III., Hermosillo, Sonora. Gobierno del Estado de Sonora, 1985

Radding Cynthia. "Acumulación originaria de capital agrario en Sonora: La comunidad indígena y la hacienda en la Pimeria Alta y Opatería 1768-1868 ". Revista del Noroeste de México, Número 5, Hermosillo, Sonora. Centro Regional del Noroeste- INAH-SEP, 1981

Río, Ignacio del y Edgardo López Mañón " La Reforma Institucional Borbónica". Historia General de Sonora .Tomo V, Hillo. Gobierno del Estado de Sonora, 1985

Ruibal Corella, Juan Antonio. "Desmenbración territorial de Sonora y sus Consecuencias"; " La intervención y el Imperio" y " Antecedentes del Porfiriato en Sonora " Historia General de Sonora. t. III. Hermosillo, Gobierno del Estado de Sonora, 1985.

Ruibal Corella, Juan Antonio. " La Intervención y el Imperio en Sonora " Revista Historia, No. 53. Hermosillo. son. Archivo Histórico del Gobierno del Estado de Sonora. junio de 1988

Sepulveda, Cesar. " Antecedentes inmediatos a la venta de la Mesilla en Sonora", tomado de Alvaro Matute. México en el siglo XIX fuentes e interpretaciones históricas. Colección Lecturas Universitarias No. 12. México. UNAM. 1984 p.70

Romero Gil, Juan Manuel. "Minería y sociedad en el Noroeste". Siglo XIX. Cuadernos de Historia. Monterrey. N.L. Facultad de Filosofía y Letras UANL. Instituto Dr. José María Luis Mora. No. 1 , octubre de 1991

Rufus Kay, Willys. Los Franceses en Sonora. México. Ed. Porrúa, 1971

Terrazas, Marcela. Los intereses Norteamericanos en el Noroeste de México. México, IIH-UNAM, 1990

Tinker Salas, Miguel. " Sociedad y comercio en Sonora, 1850-1870." Memoria del XII Simposio de Historia y Antropología de Sonora.T , IIh-UNISON. Hermosillo, 1988

Torres Mora, Gregorio. " Los comerciantes de Guaymas y el desarrollo económico de Sonora, 1825-1910" Memoria del VIII Simposio de Historia y Antropología de Sonora, Hermosillo, Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad de Sonora, 1984

Zamorano Ramos, Epifanio. " concesiones ferroviarias en Sonora , no realizadas".Memoria XII Simposio de Historia y Antropología de Sonora, Hermosillo, Son. IIH-Unison. 1987