

## **Transporte ferroviario en el Istmo de Tehuantepec, 1896-1913.**

Mtro. Armando Rojas Rosales.

### **Introducción.**

Este artículo presenta los aspectos más relevantes que propició el afán por construir una vía de comunicación interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec, pero centrándose principalmente en el periodo de gobierno del general Porfirio Díaz, quien resultó ser uno más de los personajes que mostraron un profundo interés por esta vía. La lista sería muy extensa para describirla aquí, pero cabe destacar a políticos, diplomáticos, historiadores, pero sobre todo a muchos comerciantes de distintas nacionalidades, pero sobre todo mexicanos, americanos, inglesas y franceses.

### **El Istmo de Tehuantepec y el ferrocarril.**

A partir de que se otorgó la primera concesión en 1842 a José Garay, por parte de Antonio López de Santa Anna, los norteamericanos vislumbraron el potencial geopolítico y geoestratégico que tendría la región del Istmo de Tehuantepec, aunque ya lo habían observado otros personajes como Hernán Cortés, Lucas Alamán y el Consulado de Guadalajara, entre otros.

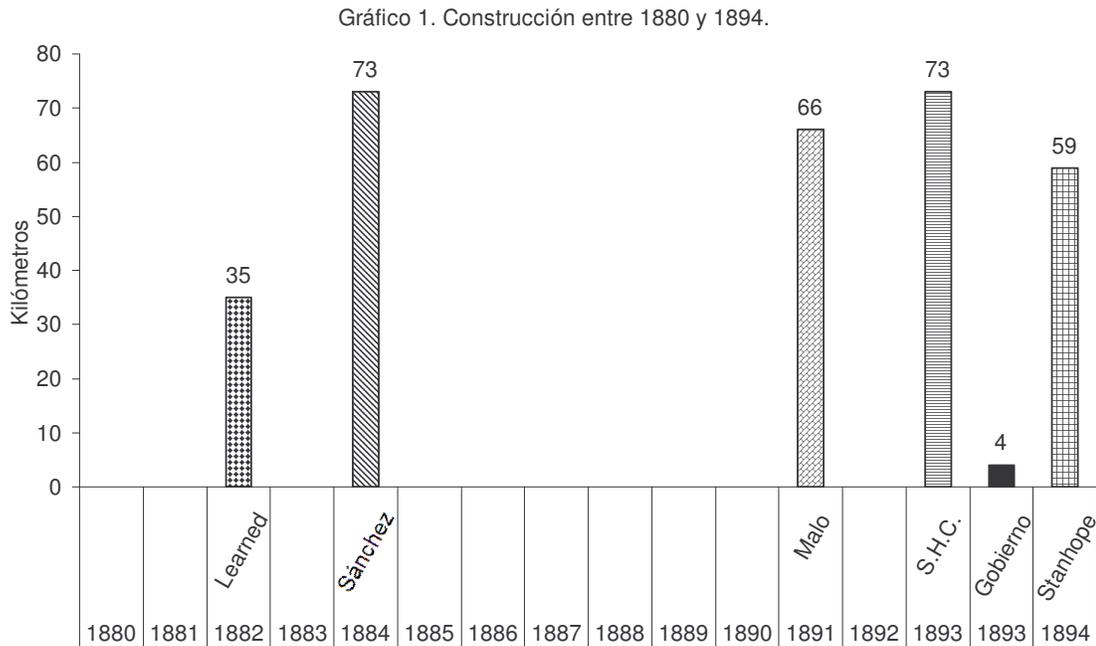
En ese sentido, resulta muy ilustrativa la descripción que nos brindó una de las primeras exploraciones científicas americanas, la cual nos indica:

"El Istmo de Tehuantepec es la porción del territorio mejicano colocada entre el Golfo de México y el Pacífico, en donde los dos mares se hallan más próximos uno de otro, y abraza la parte del E. de los estados de Oajaca y Veracruz. Desde la boca del Coatzacoalcos en el Golfo, situada á los 18o, 8', 20" de latitud N. y 95o, 32', 50" de longitud O, la distancia en línea recta es de 143 1/2 millas. Las costas en ambos mares corren generalmente de E. á O. Considerando la topografía del Istmo, puede decirse propiamente que está dividido en tres partes principales, más o menos diferentes por sus caracteres generales. Abraza la primera el territorio que se extiende desde el Golfo hasta la base de la cordillera, y puede dársele el nombre de llanos del Atlántico; la segunda comprende los distritos más elevados ó montañosos de la parte central; y el tercero el país llano, bañado por el océano en el S. conocido por los llanos del Pacífico". (1)

Sin embargo, la mayoría de americanos que obtuvieron la concesión no lograron instalar un solo kilómetro de vía, y más bien se dedicaron a especular, culpándose

incluso a Edward Learned de estar asociado, con intereses americanos, para no terminar la vía férrea planeada por tantas décadas. No obstante, los kilómetros que construyó cada contratista fueron estos:

Eduardo Learned acabó 35 hasta 1882  
Delfín Sánchez terminó 73 hasta 1884  
Salvador Malo realizó 66 hasta 1891  
Chandos Stanhope, Joseph H. Hampson y Elmer L. Corthell hicieron 73 hasta 1893  
La administración gubernamental hizo 4 kilómetros en 1893  
Chandos Stanhope terminó los 59 faltantes hasta 1894, lo que puede verse en el gráfico 1:



Las opiniones que le merecieron a Francisco Bulnes los contratistas anteriores a la administración gubernamental, son éstas: a Salvador Malo lo describió como un hombre extravagante y proyectista iluso, además de llamarlo el Jay Gould mexicano. Por qué llamarlo así, considero que por sus afanes de especulador, pues como lo señalé antes quería participar desde que la concesión pertenecía a Delfín Sánchez. Cuando la obtuvo de MacMurdo dio muchas muestras de estar especulando. En tanto que Jay Gould es definido por Chandler como uno de los principales especuladores de ferrocarriles en los Estados Unidos, creó guerras de tarifas y era denominado el Mefistófeles de Wall Street. (2) Sobre MacMurdo, Bulnes opinaba que era un hombre

afecto a los juegos de azar y a la bebida, por lo que sólo sirvió de prestanombres a Salvador Malo. Respecto a Delfín Sánchez se refiere a él de manera menos dura, pero considera que recibió demasiado dinero de parte del Gobierno y que no construyó lo que prometió. Añadiendo el hecho de que cuando se pensaba proceder penalmente contra Sánchez, el secretario de Hacienda, Manuel Dublán, se opuso a la ejecución de dicha acción. (3)

Por lo expuesto hasta aquí, puede observarse que el contratismo estuvo muy extendido en la construcción de este ferrocarril y sus puertos, e incluso se manifestó en formas más peculiares como las de los subcontratistas de madera, sobre todo. Había una buena cantidad de contratistas ingleses, americanos, mexicanos, así como algunos españoles y chinos. Resulta interesante constatar como desde la década de 1880 se utilizaba el contratismo y no hasta la llegada de la empresa Pearson, como se consideró regularmente. Con estas evidencias queda manifiesto que este fenómeno cubría un espectro más amplio que el planteado originalmente por Priscilla Connolly y Rory Miller. Pues no hay que olvidar que el contratista MacMurdo traía una vasta experiencia de Inglaterra. Así como Salvador Malo y Chandos Stanhope que estaban al tanto del contratismo inglés muy utilizado en obras ferroviarias. Pudieron participar, desde modestos comerciantes y pequeños empresarios hasta grandes contratistas como los ya indicados en este apartado, pero también estuvieron algunos que en ocasiones buscaron defraudar como Sánchez, Stanhope, Malo, Samuel.

Por cuya razón, desde 1896 el gobierno de Porfirio Díaz entró en contacto con la poderosa empresa contratista británica S. Pearson and Son Ltd., la cual no fue bien recibida por todos los sectores sociales. No aprobaban el accionar de esta empresa, pues no se mantenía exenta de quejas y críticas, entre ellas destacaba la de un artículo publicado, durante abril de 1901, que atacaba su faceta como contratista. Además porque la nación puso sus expectativas en el ferrocarril, desde hacía medio siglo, y resultó un enorme fiasco. Se alude a que los malos manejos se sucedieron, primero los aventureros y luego los contratistas, al igual que la especulación. Que fue vano el empréstito contraído y que los nuevos contratistas llegaron a descomponer la

vía ya construida. Igual se les acusaba de contrabandistas porque hacían competencia desleal al comercio que sí pagaba impuestos. Como podía tratarse de una exageración, tanto las Secretarías de Hacienda como de Comunicaciones tendrían que presionar a la empresa para que rindiera informes de sus trabajos y de sus importaciones. Este artículo produjo tal impacto que se ordenó al inspector que vigilara las obras exhaustivamente y que informara detalladamente sobre la veracidad de tales afirmaciones. (4) Aunque no hubo una declaración oficial al respecto, sí se percibe, en la información recopilada, que el Gobierno empezó a regular con mayor rigor el accionar de esa empresa, no sólo en los aspectos de los trabajos sino en el administrativo y financiero. El propio Limantour consideraba que el contrato de 1899 era bastante ventajoso para la empresa de Pearson, y sus relaciones no eran tan tersas al principio. De tal forma, que en mayo de 1902 se realizó un nuevo contrato con Pearson, para precisar el aspecto financiero, reformar el servicio marítimo y para hacer funcionar mejor la sociedad con el gobierno. (5) Además algunos empleados de la Secretaría de Comunicaciones, principalmente, reprobaron los actos de algunos empleados o en general de la empresa Pearson. Entre ellos destacaba lo que opinaban los inspectores técnicos, los de las obras de los puertos y en menor medida algunos usuarios del ferrocarril.

En este sentido, se planteó que la modernidad había llegado al país, puesto que ya la mayor parte de su territorio estaba conectado, vía ferrocarriles, con las principales fronteras y puertos, así como que con este Ferrocarril del Istmo se cubría también la necesidad del tráfico interoceánico.

Cuando se terminaron las obras, hasta Pearson buscó perpetuar la inauguración al encargarse que se filmaran los actos principales por medio de un aparato cinematográfico. Los elogios mutuos que se hicieron Díaz y Pearson inundaron las páginas de los diarios y el gobierno se sintió continuador de los anhelos de Carlos V y de los individuos y gobiernos que buscaron concretar esta ruta.

En Salina Cruz se cortó la cinta a la entrada al muelle y se abrió una reja con una llave de plata, pronunciaron discursos el presidente, el gobernador Emilio Pimentel

y Weetman Pearson. Este último dijo que cuando la vía de Tehuantepec estuviera completa, sería una de las mejor equipadas del mundo pues tendría a su disposición mayor cantidad de material rodante que ninguna otra. Quedaba provista de sesenta escapes y casi toda la línea tenía rieles de ochenta libras y podía competir con el Ferrocarril Central de Nueva York o con el de Pennsylvania. Sus mil carros podrían conducir un millón de toneladas de carga anualmente y en 5 años aumentaría en cien por ciento, cuando se hiciera doble vía. Tenía los puertos más modernos del mundo, con costo de varios millones de pesos. Las bahías tenían profundidad de más de 35 pies y cada puerto podía recibir ocho barcos de los transoceánicos de mayor calado. Tratarían a los barcos de todas las naciones con equidad, sin favoritismo y concluyó:

"Creo que estamos destinados a dominar una buena porción del comercio del mundo, y durante el año próximo esperamos transportar más de seiscientas mil toneladas de carga, ó sea un exceso de treinta y tres por ciento sobre la mayor cantidad que se ha transportado por el Ferrocarril de Panamá. En todo caso, cualquiera que sea nuestra fortuna, dominaremos siempre el tráfico del Valle del Mississippi, aún después de que haya sido construído el Canal de Panamá. Nos hemos aliado a las grandes compañías de vapores, y al comenzar, tendremos á nuestra disposición doce vapores rápidos de una capacidad de cinco á doce mil toneladas". (6)

Para brindar el servicio adecuado de transporte de carga y de pasajeros se tuvo que construir toda la infraestructura antes citada y la lista de estaciones fue cambiando con el paso de la construcción, para dar una idea se presenta el cuadro siguiente:

Cuadro 1. Ubicación, nombres y características de las estaciones.

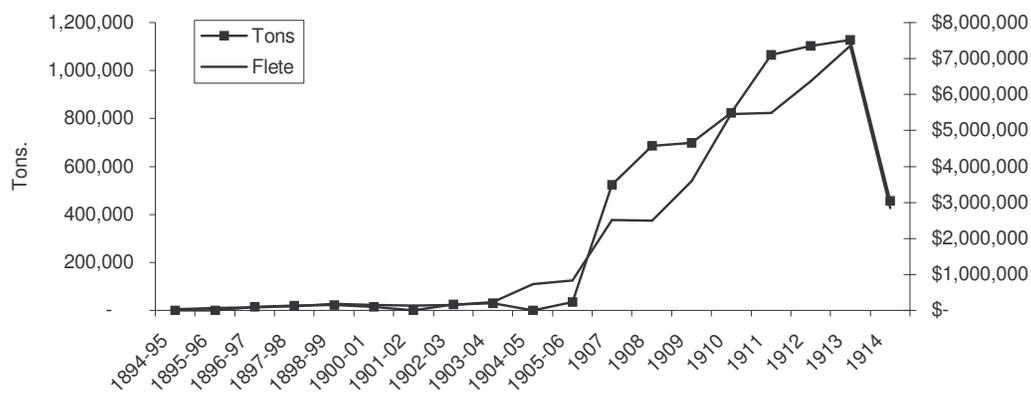
Kilómetro, estación, 1894	Kilómetro, estación, o escape, 1904	Kilómetro, estación, 1907	Notas
0, Coatzacoalcos	0, Coatzacoalcos	0, Coatzacoalcos	
		8.5, Berta	
	16.7, Kilómetro 17	16.8, Calzadas	balastlera (1904)
22, Limones	28, Limones (escape)	27.6, Limones	
		30, Carmen	Conexión con el F. C. de Minatitlán (1907)
37, Chinameca	26.5, Chinameca	36.5, Chinameca	
42, Jaltipan	42, Jaltipan	42.4, Jaltipan	
	51, (escape)	50.1, Velasco	
63, Ojapa	60, Ojapa	63.1, Ojapa	
75, Almagres	75.6, Almagres (escape)	75.5, Almagres	
87, Juile	86.7, Juile -	86.6, Juile -	Conexión con ramal a San Juan Evangelista -
97, Medias Aguas	97.1, Medias Aguas	97, Medias Aguas	Canteras (1904)

106, Tortugas	105.6, Tortugas	105.3, Tortugas	
108, Naranjos	116.5, Xúchil, (escape)	116.3, Súchil	
127, Santa Lucrecia	126.8, Santa Lucrecia - - (estación de comida)	126.7, Santa Lucrecia -	Conexión con F. C. Veracruz al Pacífico -
134, Los Muertos	134.2, Cárdenas	134.3, Cárdenas	
145, Ubero	143.8, Ubero	143.6, Ubero	
158, La Puerta	156, Tolosa	155.3, Tolosa	
	164.3, Paso de Buques (escape)	163.9, Paso de Buques	Canteras (1904 y 1907)
165, Palomares	165.7, Palomares	165.5, Palomares	Estación de comida (1904)
	176.8, Sarabia	176.2, Sarabia	
183, Mogoñe	187, Mogoñe	185.7, Mogoñe	
		195.5, Ives	
201, Rincón Antonio	204, Rincón Antonio	203.7, Rincón Antonio	Oficinas generales y talleres (1904 y 1907)
215, Lagunas	214.2, Lagunas	217.9, Almoloya	
232, Chivela	232.3, Chivela	227.1, Chivela	
		238, Mena	
242, Río Verde	248.5, Río Verde	243.4, Río Verde	
		255.5, Empalme	
261, San Gerónimo	261, San Gerónimo	256, San Gerónimo	Conexión con el F. C. Panamericano (1904 y 1907)
270, Comitancillo	270.2, Comitancillo	265.1, Comitancillo	
		274.9, Jordán	Conexión con ramal a la Mixtequilla (1907) piedra
	289.1, Tehuantepec	284.1, Tehuantepec	
291, Santa Cruz	291.4, Santa Cruz	293.5, Pearson	
309, Salina Cruz	309, Salina Cruz	303.5, Salina Cruz	

Fuente: AGN, SCOP, Libro de Gastos de Reconstrucción, 1899, para el año de 1894 y Libros de Inspección Técnica, para los años de 1904 y 1907.

La cantidad de carga e ingresos que se obtuvieron, se ilustra en el gráfico siguiente:

Gráfico 2. Carga e ingresos, 1894-1914.



Mientras que la cantidad de pasajeros que se transportaron entre 1896 y 1913 queda ilustrada en el cuadro siguiente:

Cuadro 2: Comparación entre ingresos y número de pasajeros en ambas administraciones.

Concepto	1894-1895	1895-1896	1896-1897	1897-1898	1898-1899	1899-1900
Ingresos	\$31,654	\$47,624	\$63,068	\$73,493	\$80,064	\$81,002
Pasajeros						
	1900-1901	1901-02	1902-03	1903-04	1904-05	1905-06
Ingresos	\$108,190	\$113,135	\$163,850	\$220,684	\$255,938	\$245,221
Pasajeros	80,386		148,636	180,395		249,075
	jul-dc 06	1907	1908	1909	1910	1911
Ingresos	\$139,681	\$325,264	\$264,233	\$247,258	\$270,727	\$267,807
Pasajeros	130,301	296,279	273,685	252,205	259,075	261,301
	1912	1913	1914			
Ingresos	\$264,468	\$350,224	\$830,100			
Pasajeros	276,113	72,364	333,465			

Fuente: AGN, SCOP, Memorias 1894- 1914 y exps. 2/784-1 a 2/785-2.

### **Derecho de vía y cesión de terrenos.**

En este punto se analizará cómo es que se dotó de terrenos para instalar el ferrocarril y quiénes fueron los individuos o grupos que cedieron, vendieron o a los que se les expropiaron. Así como si hubo especulación con los terrenos y qué argumentos se esgrimieron para darle sustento a la postura del gobierno y de la empresa de Weetman Pearson para hacerse del derecho de vía.

Por ello, en 1879 el contrato con la compañía de Edward Learned fijó una faja de 70 metros de ancho para la instalación de la vía y el telégrafo. Tal cantidad de metros de derecho de vía, despertó la voracidad de empleados de esa empresa, tanto así que el alcalde de Coatzacoalcos acusó a George Ting de ser quien más se benefició con la compra de terrenos en ese puerto. Mientras que el contrato con la casa Pearson, de 1899, indicaba que se podía tomar los terrenos y aguas conforme a las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, necesarios para la construcción, conservación y reparación del ferrocarril, puertos y accesorios. (7)

Entonces en 1906, Manuel L. de Guevara, alcalde de Coatzacoalcos, brindó estos datos sobre la cesión de terrenos para el establecimiento de la vía, partiendo de la zona norte que empezaba en Coatzacoalcos y otorgados desde 1879:

Del kilómetro 4 al 14, donado por Julio S. Novoa, representante de los herederos de Tierra Nueva y diputado al Congreso.  
Del 14 al 17, los herederos de Pedro Lara, cedido por Antonio Lara.  
Del 17 al 27, cedido por Pedro Lara y Dolores Gómez.  
Del 27 al 45, por los accionistas de Tonalapa, de que Manuel L. de Guevara era accionista.  
Del 45 al 70, por la comunidad del municipio de Jaltipan y Texistepec.  
Del 70 al 80, por los herederos de Diego González.  
Del 80 al 97, por los accionistas de Santiago Xomat, del que uno era Manuel L. de Guevara, habiendo sido árbitro el general Porfirio Díaz y lo representaba Emilio Rabasa.  
Del 97 al 109, tanque de los Naranjos, por los accionistas de Santa Catarina de Jara.  
Del 109 al 127, de la sucesión Carlos Pacheco, no se sabía si habían cedido.  
Del 127 al 140, por la viuda de Almonte.  
Del 140 al 157, por Bustillo.  
Del 157 al 176, por la sucesión de Gives, Woolrich y Wood.  
Del 176 al 187, por Mogoñé.  
Del 187 al 204, Rincón Antonio, cedido por Petapa.

Así como que la zona de Coatzacoalcos se fraccionó, datos que Pedro Ruiz le dio en cuanto a que la Hacienda de Mapachapa se dividió en las partes siguientes:

TACOTENO. Que era de S. Pearson and Son, terrenos que les vendió Pedro Ruiz.  
TIERRA NUEVA. José M. Casauranc la vendió a Samuel Baldwin, mexicano hijo de americanos, su familia empezó a vender fracciones y compraron José A. Ortiz, mayor accionista, y Manuel Bringas.  
BUENA VISTA. Perteneció a las familias de Torres, Novoa, Montalvo.  
LIMONES. Cuyo propietario era Antonio Lara, heredero de Pedro Lara.  
LA BARRILLA. Pertenecía a varios accionistas, en que figuraba Pedro Ruiz, Patricio Lara.  
LA BARRA. Donde se fundó Coatzacoalcos. (8)

Con la recopilación de todos estos antecedentes, el gobierno decidió tomar el derecho de vía y cercarlo, pagando a los propietarios un tanto por ciento sobre su valor por las gestiones, y avisándoles para que se presentaran dentro de un plazo de dos años. (9)

Mientras que en lo que respecta a los terrenos correspondientes a la parte del estado de Oaxaca, que era la parte sur del ferrocarril, se procedió a expropiar, comprar a precios bajos, así como a obtener mediante donaciones parte de los terrenos.

De tal forma, que desde 1882 Echeverría y hermanos cedieron terrenos en Salina Cruz, y en Tehuantepec se compró a Leandro Mecó y socios, a Cirilo Chin, Dámaso Bernal, Perfecto Chiñas y otros más entre 1883 y 1889. Por su lado, el agente municipal de Comitancillo cedió, representando a la comunidad de ese pueblo, los terrenos ya ocupados por el ferrocarril. En todos estos trámites participó Ramón

Uriarte desempeñando la función de comisionado y representante por parte de la Secretaría de Fomento. (10)

Además, en 1895 la inspección solicitó a Julián Maqueo negociar sobre sus terrenos en Almoloya, porque se tenía el proyecto de establecer allí las oficinas generales. Esa mudanza pretendía cambiarlas de Coatzacoalcos, porque esa zona del sur era más sana y con un clima más benigno. Bajo esta argumentación, los cedió sin necesidad de expropiación, aunque no se concretó dicho traslado, sí se utilizaron esos terrenos para uso de la vía y edificios del ferrocarril. (11) Durante 1896, se ensanchó el patio de Coatzacoalcos y se sacaron las casas útiles propiedad del ferrocarril a la línea del cerco exterior, motivo por el cual se indemnizó a los ocupantes desalojados. (12)

Juan Pablo González, de San Juan Evangelista y como dueño de la hacienda de Los Almagres, otorgó 20 metros de ancho en toda su extensión en 1898, así como el espacio para estaciones y cambios necesarios. Sin embargo se reservó para sí y sus hermanos los derechos de propiedad, para que le fueran pagados los árboles de madera preciosa que se derribaron, de los que se usaron como madera para durmientes y demás accesorios de la vía. (13) Así como que en 1904 reportó que fue atropellado por la compañía Pearson, pues uno de sus hijos pretendió construir una casa cerca de la vía y fuera del terreno cedido. De igual manera, argumentó que esa compañía explotaba un terreno de óxido de hierro dentro de su propiedad y recalca:

"Enemigo como soy de poner obstáculos á todo aquello que contribuye al adelanto de nuestro país he omitido presentarme ante los tribunales competentes solicitando en la forma debida el pago de lo que sin ningun derecho se está explotando como cosa propia". (14)

Otros terrenos fueron cedidos bajo palabra y en beneficio de la nación, por cuya razón los particulares no conservaron los documentos que así lo acreditaran, pero el gobierno si tomó providencias y resguardó esas operaciones, por vía oral o documental, en el archivo del ferrocarril. Generalmente se utilizó el argumento de que el ferrocarril beneficiaba a las poblaciones que cruzaba su trayecto y, salvo algunas reclamaciones, no desató grandes controversias este asunto. Además el gobierno federal generalmente encontró argumentos que fundamentaron su postura en la

circunstancia de que se construyó la vía en bien de la región y del país, y uno de ellos fue el de la utilidad pública. (15)

Más expropiaciones se dieron a partir de 1901, cuando se revisaron los límites de los terrenos cedidos por George Ting y los llamados de Tierra Nueva, pues ese individuo poseía varios lotes en distintas manzanas del nuevo trazo de la ciudad, como se indicó al principio, y en los planos del ferrocarril no aparecía el nombre de Tierra Nueva. Se hizo el avalúo, luego de que se tuvieron datos de contribuciones se estimó el costo de expropiar terrenos, incluyendo la propiedad municipal, vías públicas y edificios. (16)

En 1908, se nombró perito al inspector en el juicio de expropiación por utilidad pública del terreno al noroeste del patio de Coatzacoalcos. Éste acordó con el licenciado Enrique Alcalá, apoderado de Pearson, el retirar los jacaes ubicados dentro del derecho de vía y citar a sus propietarios para presentar sus títulos para el avalúo y su compra. El inspector dijo que las quejas de varios vecinos eran infundadas y a otros más se les predispuso, aunque después aceptaron cuando se les indemnizó por sus árboles frutales, cercados, hortalizas, pozos y los trabajos de relleno para levantar sus casas. También se les entregaron sus materiales usados, porque se consideró que estas personas tenían poca instrucción y recursos, de haberse abierto juicio, la mayor parte habría tenido que nombrar un perito que les hubiera cobrado honorarios. (17)

En Santa Lucrecia se suscitó la ocupación de terrenos por particulares, asunto del que el juez Carmen Domínguez argumentó que las casas situadas a la ribera del río estaban dentro de los terrenos de las autoridades y no del ferrocarril. Por cuya razón, el inspector reportó que las dificultades en toda la línea con los particulares colindantes: "dependía de no haber nada arreglado respecto al derecho de vía". De tal forma que el licenciado Miguel Huidobro de Azúa fue investido con poderes legales para verificar las expropiaciones, indicándose la conveniencia de que, en unión de un ingeniero, marcara la anchura y en cada estación el terreno para los patios de vías. En tanto que la sucesión de Carlos Pacheco, representada por Dámaso Doblado, convino en ceder el derecho que correspondía a Santa Lucrecia y que se tomara de una vez,

cercándolo para asegurar el paso de los trenes sin riesgos del ganado que atravesaba la vía. Explicarían a los dueños de terrenos por qué se cercarían y que no vieran ningún atropello o invasión, para conseguir que ellos pusieran los postes y el ferrocarril el alambre porque sería mutuo el beneficio. Doblado insistió en la limitación del patio de esa estación, para tener definidas sus propiedades y evitar el abuso de los chinos y del americano Elliot. De tal forma que el ingeniero Bowen marcó el derecho de vía y se pudo proceder contra los abusos de los dueños de hoteles del lado izquierdo de la vía.

(18)

En lo que respecta a Rincón Antonio y la sección Sur, el inspector dijo que la compañía Pearson no verificó más expropiaciones que las de 6 kilómetros cuadrados, la latitud que convino de anchura fueron de 35 metros contados del centro hacia ambos lados de la vía; mientras que en las estaciones una superficie de 500 metros por 100 se consideró suficiente. Con esos 70 metros como derecho de vía se evitarían los incendios producidos por las locomotoras en los plantíos colindantes en la época de secas. Se consideraba que siendo el istmo en su mayor parte boscoso y como la vía no podía cercarse para impedir el tránsito del ganado, no se podía correr a gran velocidad. Además esa buena anchura desmontada permitiría a los maquinistas ver mejor hacia adelante de lo que verían en un callejón estrecho. También la exhuberancia de la vegetación reducía la anchura y sería más grave en una faja estrecha, habiendo sitios en que los bordes de los taludes de los tajos y terraplenes llegaban a una distancia de 20 a 24 metros de distancia del centro de la vía, quedando una anchura de 11 a 15 metros para el telégrafo. En el cañón de Malatengo no se necesitaba esa anchura porque la línea corría encajonada, ni en las grandes tangentes entre Río Verde, San Gerónimo y Tehuantepec, pero preferían disponer de ella, previendo obras de mejoramiento por el futuro tráfico sobre todo para el establecimiento de una doble vía. Se concluyó que la expropiación no resultaría costosa, pues la ley de expropiación no consideraba el valor del terreno en ese momento, sino el que tenía antes del establecimiento de la vía. La Secretaría de Comunicaciones lo aprobó, con excepción de las poblaciones donde la vía debía ir a

nivel, así como que no sería conveniente indemnizar las propiedades establecidas como sucedió en Tehuantepec. Respecto de las estaciones se resolvió a la vista del plano de cada patio. (19)

Para la fijación del derecho de vía se reunieron el gerente W. B. Ryan, el licenciado Adelaido G. Ortiz y el inspector, para la fijación de signos para limitar esos 70 metros y avisaron a los gobernadores de Veracruz y Oaxaca para que no hubiera obstáculos al trabajo. Como no se podía determinar quién pagaría los gastos, si la empresa o el gobierno, la secretaría decidió la demarcación en lugares determinados, como las salidas de poblados, y que se enviara una lista de los lugares donde se colocaría la cerca de alambre y su extensión. No obstante que se tomaron todas las medidas reseñadas, hasta 1920 una comisión evaluadora acudió a la fijación del derecho de vía, fungiendo como testigos de esa acción; el ingeniero José M. Padilla y el excontratista español José María Obineta, además de los integrantes de dicha comisión. (20)

Entre las personas que no cedieron gustosamente, estaba Guadalupe Almonte V. de Herrán que solicitó indemnización por 23 hectáreas de sus terrenos, cerca de Minatitlán, cruzados por el ferrocarril, por corte de leña, incendios y gastos en la elaboración de un plano. El inspector dijo que la hectárea no excedía de \$75, \$100 y \$150 y argumentó:

"Resulta pues que si la sra propietaria, estima hoy sus tierras al precio que solicita este valor se lo ha dado el F. C. recibiendo en ello un gran beneficio... mucho mas cuando la utilidad no solo es en beneficio de uno o mas Estados, sino de toda la Nacion. Aplicando en el caso actual este principio, resulta que la propietaria tendria probablemente que dar una recompensa en vez de exigir una retribucion por el terreno ocupado".

Guadalupe Almonte pidió \$2,593.75 por los terrenos, gastos, daños y perjuicios, la Secretaría acordó proceder a la expropiación, aunque finalmente se le compró por sólo \$1,000. (21)

También se recibió la queja del americano A. S. Aguilar porque la compañía Pearson tenía la costumbre de expropiar terrenos bajo la modalidad de declararlos "como de propietario no conocido". Indicando ese individuo además lo siguiente:

"Así me acaba de pasar a mí; tengo registrada mi propiedad, y la tengo denunciada en las oficinas recaudadoras de contribuciones, y sin embargo se dice que me han expropiado en el kilómetro diez y siete, adonde hay unas balastreras..." (22)

Aunque Coatsworth indica que se dieron dos conflictos por tierras en el istmo, éstos acontecieron en 1879, antes de que se empezara a construir el ferrocarril y yo no encontré evidencia de que hubieran tenido alguna relación o que hubieran afectado las negociaciones del derecho de vía. (23) En realidad, George Tyng resultó ser el único individuo que abiertamente se benefició especulando con terrenos en Coatzacoalcos a partir de 1880. Pero aparte de las dos manifestaciones de Almonte y de Aguilar, no encontré datos contundentes en relación a que se hubieran suscitado conflictos graves con las comunidades que poblaron los terrenos sobre los que cruzó la vía férrea. Generalmente, las sucesivas administraciones gubernamentales, a la de Manuel González, utilizaron el procedimiento de convencer a los que cedían tierras con el argumento de que la vía se construía con fines de utilidad pública tanto para la región como de la nación.

### **Trabajadores y Salarios.**

En este punto quiero resaltar qué sueldos se otorgaron a los distintos empleados, asimismo destaco qué quejas hubo contra los empleados por las deudas que contraían y por qué razones se le solicitaba el pago oportuno de ellas. Finalmente, quiero analizar cómo se manifestó el descontento de los trabajadores ante acciones que atentaron contra sus salarios durante el periodo de 1893 a 1913.

En relación a la elaboración de rayas, se realizaban con antelación para evitar problemas y disgustos, por lo cual se les pagaba en efectivo los días 15 y último de cada mes. Para llevar el control de los horarios que tenían que cubrir los trabajadores, se contaba tomadores o apuntadores de tiempo que corroboraban que cada quincena el pagador entregara sus emolumentos a los trabajadores. (24) Para recibir dicho pago

los operarios debían entregar su boleta de tiempo debidamente revisada y firmada por los empleados asignados para supervisar ese proceso.

Durante el periodo de la administración gubernamental, ésta buscó darles a los trabajadores un sueldo satisfactorio y proponer aumentos según las aptitudes y empeño mostradas en el desempeño de su trabajo. Asimismo, existió un movimiento regular de sustituciones y aumentos de sueldos, en todos los grados habidos, considerando la aptitud, antigüedad y el cumplimiento en sus labores. No obstante hubo algunos que mostraron inquietud porque sus emolumentos se aumentaran, como cuando una empleada solicitó:

"...estando yo persuadida que á todos los empleados que servimos en la empreza, del ferrocarril de su digno cargo, han tenido aumento de sueldo lla tres quincenas trascurridas, á ud. recurro á fin de que á mi y á mi esposo se nos cuente en el numero de los demas, pues siendo yo tan antigua en el servicio no hoctube ese aumento...". (25)

A los superintendentes se les responsabilizó del taller mecánico, hospital, telégrafo y almacén. Del mismo modo, existen evidencias de que se empleó a menores de edad, como decía la progenitora de uno de ellos:

"...hace el espacio de un mes y medio que mi hijo Pablo Reyes lo separaron de los trabajos del taller sin causa justa pues creo que el que mi hijo no pueda hacer lo que un hombre grande; justa razon tiene por ser pequeño y en esta consecuencia se le debería dar trabajo compatible con sus fuerzas, en el supuesto de que existen en el taller jóvenes tan pequeños como mi hijo tanto más, cuando que este es uno de tantos de los primeros aprendices que concurrieron al dicho taller; pues desde hace dos años trabaja en el referido taller... pues es el único hijo que tengo, y necesito que este aprenda á trabajar para ganarse el sustento de la vida". (26)

Ante la inminencia de la llegada de la administración de la empresa Pearson, una empleada del ferrocarril aludió al sentimiento de nacionalismo y decía:

"...estando mi hijo colocado en el taller de ojalateria, y como todo el que tiene sueldo le dan su ficha correspondiente. Hoy paso á suplicarle vea si toma ud. en consideracion como padre de los mexicanos si se le puede conseguir á mi hijo un sueldo de 6 reales pues no tiene padre mas que solo la servidora que se mantiene de cosinera tanto por mi hijo como por mí misma. Y como segun se sabe esto del ferro carril cambiará de un momento á otro le suplico me haga este favor. Malalla ud. no nos abandonara pues como mexicano ve por nosotros. Pues como ud. sabe los esctranjeros quieren solamente á los sullos y asen bien". (27)

Un problema muy recurrente en el ferrocarril se relacionaba con los descuentos que mujeres y hombres, de distintas regiones del trayecto de la vía, solicitaron que pagaran los trabajadores por asistencia se les brindaba. Estos requerimientos provocaron la molestia de la contaduría, de tal modo que abolió la práctica de hacer deducciones en las rayas a los empleados y operarios, por cuenta de pago de alimentos. Se ordenó que los que comerciaban en ese ramo vendieran boletos al contado a cambio de alimentos, para evitar los fraudes en que incurría la fuerza de trabajo. (28) Una buena cantidad de denuncias ante los juzgados las presentaron principalmente mujeres que los asistían con alimentación y muy seguramente con aseo de ropa. Ante lo cual se avisó a los empleados que si la inspección seguía recibiendo órdenes judiciales para hacerles descuentos de sus emolumentos, quedarían suspendidos durante ocho días. (29) No obstante lo indicado, esa falta continuó siendo práctica común entre muchos de ellos, pues llegaron múltiples requerimientos de pago a la contaduría del ferrocarril. Una de esas señoras pidió:

"Deseando ir á radicarme en la estacion de Rincón Antonio de este F. C. al efecto le suplico de la manera mas atenta se sirva ud. ordenar á quien corresponda, me faciliten un lote de terreno en aquel lugar, para edificar mi casa (previa renta á que estoy obligada) pues llevo **muchos años de ser ferrocarrilera** y he asistido á varios empleados como hasta hoy lo hago en Lagunas". (30)

Con esta práctica de asistencia a los trabajadores, me parece que también queda mostrado que no existió la práctica de la tienda de raya y que cada operario tenía la flexibilidad de recurrir a diferentes personas. Y hasta es posible que lo hicieran así para no estar endeudados con una sola persona.

Por otro lado, en algunas ocasiones el inspector manifestó que no le llegaba a tiempo el dinero en los días de raya y se recurría a recursos destinados a otros fines para solventar el pago. En ese sentido se solicitó apoyo a la aduana, a bancos, o a comerciantes de la región para que prestaran, cuando se les pagaba su dinero cobraban además un porcentaje como comisión. (31) Para auxiliar a los iletrados, se ordenó que los maestros de camino firmaran por los peones que no sabían hacerlo,

poniendo un signo de cruz, y los tomadores de tiempo firmaban como testigos. Sólo cuando se cubrió ese requisito las listas se consideraban válidas. (32)

En tanto que en la época que llegó la empresa Pearson, se denunció el abuso por parte de los subcontratistas al no pagarles los jornales a sus peones. Lo cual originó rumores sobre la conducta de esa empresa acerca de sus cuentas. Para paliar el problema se solicitó ayuda a los jefes políticos de Minatitlán, Juchitán, Acayucan y Tehuantepec para que limitaran esos abusos, por lo que se recalcó:

"Esta excusa ha servido de pretexto en mas de una ocasión no tan solo respecto de los trabajadores si que tambien con los comerciantes locales. Tal proceder de todo punto censurable, además de constituir una verdadera estafa que priva al jornalero del producto de su honrado trabajo, el cual se protege de la manera más amplia por todas las legislaciones, es la base de infinitos perjuicios en el curso normal de las obras toda vez que estas retardan ó paralizan; pues los braceros, convencidos de la infructuosidad de sus labores se marchan descontentos y disgustados, achacando á la compañía culpas que solo cometen los subcontratistas, únicos causantes de sus agravios". (33)

La casa Pearson ya no siguió el mismo esquema de elaboración de listas de raya como las que elaboraba la administración gubernamental. Motivo por el cual, sólo hicieron concentrados como el que se presenta en el cuadro número 3, que ilustran sobre cuál era su plantilla laboral una vez que se inauguró el tráfico interoceánico:

Cuadro 3. Número de empleados y trabajadores del ferrocarril bajo la administración de la casa Pearson a partir de 1907.

Clases	Número	Sueldo semestre	Promedio diario
Funcionarios graqs	1	\$14,643.63	\$79.58
Otros funcionarios	8	32,749.98	22.25
Ofnas graqs emps	76	77,819.46	5.56
Agentes estación	24	14,130	3.20
Maquinistas	52	54,336.78	5.68
Conductores	24	32,356.08	7.33
Empleados estaciones	66	27,671.04	2.28
Fogoneros	68	21,033.42	1.68
Otros empls trenes	61	25,839.54	2.30
Carpinteros	38	15,094.02	2.16
Mecánicos	89	42,557.22	2.80
Operarios talleres	323	113,163.12	1.90
Cabos de sección	45	17,061	2.06
Peones y otros vía	725	126,275.82	0.95
Guardavs, vels abanderados	34	6,411.72	1.02
Telegrafs y despachadores	27	17,351.88	3.49
Otros peones y empleados	146	34,612.68	1.29

Policía rural del fc	43	5,912.10	0.75
Total inc func grls	1,850	\$679,019.49	\$1.99
Tot deduc fund grl	1,849	\$664,375.86	\$1.95

Fuente: AGN, SCOP, LIT, 1907.

### **Conflictos salariales.**

Respecto a las diferencias habidas respecto a la retención o rebaja del salario o al exceso de horas de trabajo laboradas, durante la administración gubernamental sólo se encontró este tipo de manifestaciones entre 1894 y 1895. Eso sucedió cuando algunos peones de campamentos no trabajaron el día completo por no haberles pagado su sueldo o la raya íntegra. Se pronunció la gente averiando las palas y gritando mueras porque decían que no les pagaron su tiempo completo ya que debían pagárseles hasta los días en que llovió. De este altercado se culpó a empleados mayores, indicando que azuzaron a los peones para que se levantaran, reclamándose a uno de ellos esto:

"No creo, ni quiero creer que ud. sea el autor del motín de hoy... no creo que habrán llegado á mi conocimiento, y que no había querido creer, me inducen á pensar que, por lo menos, no pudo ud. tener la enerjía suficiente -y que de hecho tiene- para reprimir y conjurar ese mal , del que indudablemente; debió tener ud -si no un conocimiento cierto y detallado- sí por lo menos, algunos barruntos, pues es ud. el jefe inmediato de esos desgraciados que se dejan llevar por el primero que los guie". (34)

Una situación similar es destacada por Abel Chatelain para el caso de Francia, acerca de que había conflictos de los obreros ferrocarrileros por obtener aumento de salario, pues era frecuente ver retrasos en el pago de sus salarios y que los exigían porque vivían al día. (35)

Ya bajo la administración de la casa Pearson, se suscitó en 1903 la suspensión del tren mixto 3, así como que se declararon en huelga los fogoneros y mecánicos de fuerza motriz de Rincón Antonio y Coatzacoalcos. El motivo principal se dio ya que sin previo aviso se les rebajó el sueldo y se les aumentaron las horas de trabajo. La empresa aludió a que con motivo de la huelga en el personal del taller de Coatzacoalcos, había individuos que intimidaron al personal. Así como la situación de que los trabajadores dispararon sobre el tren de pasajeros a su paso por el kilómetro 2, que resultó detenido y los rurales apresaron a dos de los cabecillas. Esos individuos

fueron entregados a las autoridades de Chinameca y se pidió protección para el ferrocarril, a las de Coatzacoalcos. Motivo por el cual la huelga siguió en toda la línea y el tráfico de carga se interrumpió totalmente.

La compañía Pearson buscó desvirtuar este movimiento, entonces la Unión de Mecánicos dijo al secretario de Comunicaciones que buscaban arreglar su situación de manera decorosa. Ellos formaron una comisión para exponerle sus demandas y su actitud con respecto a la postura de la compañía. Confiaban que se pondría de su lado, no por tratarse de un asunto en contra de extranjeros sino porque asumían demandas justas y no se negaban a colaborar.

Por su cuenta, la empresa indicó que los motivos del malestar obedecieron a lo siguiente:

"...la huelga de trabajadores del taller parece haber concluido, tanto que la mayoría de los antiguos trabajadores volverían a emplearse con gusto desde luego;... Más de cien hombres inservibles fueron despedidos por el sr. Greaven cuando vino de Rincón hace pocos días, y por lo que me relató creo que ya era tiempo de hacer esos cambios. El cambio de la administración y talleres de Coatzacoalcos a Rincón Antonio, como ud. se imaginará fácilmente, ha perjudicado no poco a los dueños de tiendas, y a otros en Coatzacoalcos, así como a los mismos trabajadores antiguos en el taller, quienes no querían salir de Coatzacoalcos en donde tenían otros intereses aparte de su trabajo". (36)

Me parece que lo relevante de este movimiento es que antecedió a las huelgas de Cananea y Río Blanco, además de que se mitigó cualquier intento de difusión pues no apareció una sola nota en la prensa periódica y que la empresa atribuyó los motivos a la pereza y conflictividad de los operarios.

Respecto a situaciones similares, para Yucatán, Allen Wells menciona que en 1881 estalló un paro de trabajadores que sentían que estaban trabajando un excesivo número de horas y en 1902 hubo otro liderado por cubanos y españoles que demandaron ser pagados en plata. (37)

En otro momento, llegó a poder del inspector copia de la carta que recibió un individuo de Chinameca de parte de Ricardo Flores Magón, mencionando que aunque no figuraba como una de sus atribuciones directas bastaba que se suscitara en su zona de inspección. El inspector hizo alusión a la circunstancia de que en el norte del

país se combatió el movimiento magonista por la delación oportuna. Por lo cual mandaba copia a la secretaría para que tomara las precauciones necesarias, en cuyo texto se decía, entre otras cosas, lo siguiente:

"Camilo G. Ruiz. Estimado correligionario: En el número 6 de REGENERACIÓN excitamos á los liberales en general á que cooperen con su óbolo á la mayor circulación del Programa del Partido Liberal. Hoy, en lo particular, me dirijo á ud en nombre de la Junta, para invitarle á que levante una colecta de fondos con el objeto indicado, entre los simpatizadores de la causa."

Sobre el particular, Heather Fowler asegura que el PLM fundó clubes en Chinameca y Coatzacoalcos entre 1904 y 1905, compuestos por artesanos, pequeños comerciantes, empleados públicos, tenderos e insatisfechos ferrocarrileros del recién construido Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. En tanto que Francie Chassen anota que había representantes magonistas en San Jerónimo, Juchitán, Ubero, Rincón Antonio y Tehuantepec. Sin embargo, yo sólo encontré esta referencia, y además en ningún momento se asegura que este individuo fungiera como empleado del ferrocarril, por cuya razón creo que se ha sobredimensionado el papel del magonismo al interior de la organización de los trabajadores en el ferrocarril de Tehuantepec. Pues aunque hayan existido simpatizantes entre algunos individuos con cierta instrucción, en algunas de esas poblaciones, yo sólo encontré este testimonio y me parece que es muy aislado. Tampoco quiero decir que no haya sido importante el magonismo, pero me parece que entre los trabajadores de este ferrocarril no tuvo tanta influencia y difusión, como se pudiera pensar de acuerdo a lo que indican estas dos autoras. Otra opción es que hubieran sabido mantenerlo de forma clandestina, de manera tal que el inspector y sus subalternos nunca lo detectaron. Tampoco hay que perder de vista lo que Lorena M. Parlee dice sobre que muchos trabajadores que perdieron sus trabajos en organizaciones laborales y huelgas en los Estados Unidos viajaron a México para escapar de las listas negras de las compañías. Es decir que muchos de estos operarios trajeron sus modos de organización laboral y la difundieron entre los mexicanos y eso de alguna forma impidió que se radicalizaran, como podían haberlo hecho bajo la influencia magonista. Tengo la impresión de que las miras de los

trabajadores de este ferrocarril eran más modestas y en lugar de buscar destruir al régimen político imperante, buscaban medidas más inmediatas como la satisfacción de sus necesidades cotidianas, como tener un salario seguro para subsistir. (38)

En 1911 en Coatzacoalcos se declararon en huelga los checadores y los peones, pidiendo aumento de salario y otras ventajas, pero de forma pacífica. El motivo era que se encontró una caja robada dentro de un carro, entonces se ordenó la destitución del checador y de los estibadores. Por lo cual aparecieron anuncios en que se les avisó que se les responsabilizaría por las pérdidas en los carros y que serían destituidos. Protestaron con el superintendente, pero no tuvieron respuesta y presentaron una solicitud pidiendo:

- 1. Aumento de un peso en el sueldo.
- 2. Supresión del tiempo por horas, que cuando trabajaran horas se les pagara el medio día completo.
- 3. Tiempo doble los domingos y las noches.

Asimismo, el diario La Opinión emitió su parecer sobre la huelguistas e indicó que eran instigados por 3 o 4 individuos, dos de ellos extranjeros a quienes debía aplicárseles el 33 constitucional, mientras que de un mexicano se indicó:

"conocido por sus ideas disolventes y levantiscas, que en el movimiento disturbista de Acayucan en 1906, figuraba como uno de los principales promotores, solo que en último término se amapoleó cuando le llegaba la lumbre á los aparejos".

Los checadores consiguieron la derogación de la orden que consideraban deprimente y se concluyó:

"Como nota consoladora para todos los que en este tiempo de injusticias y desigualdades odiosas, sirven en empresas ferrocarrileras: el empleado que indebidamente había sido destituido, volvió á su puesto con la satisfacción de sus compañeros y haciendo justicia á su honradez reconocida y pregonada por todos". (39)

Finalmente, se resolvió la huelga y todo volvió a la calma, aunque me parece que en este caso la prensa exageró el papel del participante en los hechos de Acayucan. Las evidencias indican que el movimiento tuvo fines reivindicativos inmediatos y no la meta de transformar todo el sistema injusto y duro de trabajo en que estaban inmersos.

La trascendencia de lo anterior, ha quedado mostrada de acuerdo con los sueldos que se pagaban, la manera en que los empleados contraían deudas y la forma en que se les requería por esa asistencia. En ningún caso quedó aclarado en que consistía ésta, pero yo supongo que incluía alimentación y aseo de ropa. Asimismo era importante la movilidad en el ascenso en las categorías de trabajo y aunque había diferencias con empleados extranjeros, éstas no eran tan abismales como tradicionalmente se ha planteado, no al menos en esta línea. Se ha presentado como varios empleados mexicanos ocuparon puestos de relevancia y no era tan rígido el sistema escalafonario.

De lo presentado, además parece haber existido armonía entre los trabajadores de diversas nacionalidades y salvo un conflicto con individuos de raza negra que se dedicaron a delinquir, no se dieron grandes pugnas. Leticia Reina alude a la zapotequización que se dio en el caso de algunos extranjeros que se asentaron en la zona de Oaxaca, pero a mí me parece que hubo una compenetración amplia de culturas y costumbres entre los extranjeros, los nativos de los dos estados y los mexicanos que llegaron de otras partes del país. (40) La cultura ferrocarrilera llegó del extranjero y considero que se asimiló e interpretó perfectamente por los mexicanos de la mejor manera posible. En este ferrocarril, si existieron diferencias de opinión con los extranjeros pero no en la proporción que se dieron en otras partes, esto podría explicarse por las propias características de lejanía de la zona con respecto a la capital del país y porque se dio la compenetración que mencione antes.

Respecto a los conflictos laborales, se percibe cierta organización laboral pues no hay que olvidar que gentes como Teodoro Larrey y otros más estuvieron en Estados Unidos y conocieron el trabajo de las hermandades. Algunos individuos participaron en la revuelta de Acayucan y las ideas magonistas estuvieron presentes en la zona, sin embargo considero que no eran todavía organizaciones con una conciencia de clase desarrollada. Los trabajadores de este ferrocarril más bien respondieron a intereses más inmediatos como el hecho de consolidar los medios de su subsistencia y mejorar sus condiciones de vida. Incluso el gerente de la empresa

Pearson comentó que en la huelga de alijadores, estuvieron movidos por agitadores que no veían por su bienestar, sino que respondían a intereses ajenos.

Este ferrocarril atrajo a una cantidad importante de personas tanto nacionales como extranjeras, pues realmente si se tomó en serio la frase de que sería "El puente del comercio del mundo". Muchos acudieron a esa zona y otros la tuvieron presente en sus discusiones o en sus escritos, es y ha sido un lugar que ha atraído a muchos visitantes y muchas mentes, como trató de ilustrarse, en el capítulo primero, al mostrar a muchos de los personajes que quisieron tener ingerencia en esta línea férrea.

### **Conclusión.**

La construcción de este ferrocarril resultó complicada y tardó buen tiempo en concluirse, así como ponerla en óptimas condiciones para soportar el tráfico interoceánico. El cuadro cuatro muestra los ingresos y los gastos:

Cuadro 4: Balance de resultados obtenidos en la construcción y explotación del ferrocarril

Años fiscales	Ingresos. SCOP	Gastos SCOP	Diferencia	Ingresos. Vera	Gastos. Vera	Utilidades. Vera
1896-1897	166,633	653,177	486,544	166,633	653,177	486,544
1897-1898	205,437	612,875	407,438	205,437	610,875	405,438
1898-1899	229,854	652,739	422,885	229,854	652,739	422,885
1899-1900	222,448	699,393	476,945	222,448	679,377	456,929
1900-1901	sin datos	sin datos		273,771	699,097	425,326
1901-1902	295,419	4,401,823	4,106,404	295,419	994,016	698,597
1902-1903	556,889	4,418,280	3,861,391	556,889	1,109,588	552,699
1903-1904	1,009,278	1,114,243	104,965	1,009,278	1,114,243	104,965
1904-1905	1,269,399	1,364,960	95,561	1,269,399	1,364,960	95,561
1905-1906	1,318,758	1,369,330	50,572	1,318,758	1,369,330	50,572
1906-1907	2,159,669	2,106,733	52,936	2,159,669	2,106,733	52,936
1907-1908	3,686,822	2,937,042	749,780	3,686,822	2,937,042	749,780
1908-1909	4,269,196	2,960,615	1,308,581	4,269,196	2,960,615	1,308,581
1909-1910	6,184,347	3,517,762	2,666,585	6,184,347	3,517,762	2,666,585
1910-1911	sin datos	sin datos				
1911-1912	7,888,525	4,239,718	3,648,807			
1912-1913	9,122,269	4,282,258	4,840,011			
	38,584,951	35,330,955	3,253,996			

Fuente: Memorias SCOP y Vera, Antonio. El Fracaso....

Estas cifras de los ingresos coinciden con las de Vera hasta 1909-1910, a partir de 1910 él da sus cifras por año natural, aunque debo aclarar que sólo he presentado cifras hasta 1913, las cuales espero completar con un estudio posterior que contemple los años de la revolución para poder confrontarlas con las de los autores citados. Vera

sólo indica que sus datos los tomó de informes oficiales, pero no dice cuáles son, él toma en cuenta el costo del ferrocarril y no el de los puertos, sin embargo muchas de sus cifras de egresos no coinciden con las que yo recopilé, salvo en 1896-1897, 1898-1899, 1903-1904, 1904-1905, 1905-1906, 1906-1907, 1907-1908, 1908-1909, 1909-1910.

En el cuadro se nota como los gastos eran mayores que los ingresos hasta 1905-1906, mejoraron a partir de 1906-1907, y aunque no encontré las Memoria de 1900-1901 y 1910-1911 se nota que hubo los siete años buenos de los que habla Glick. Este argumenta que como en el sueño de José, se dieron siete años buenos y siete subsecuentes malos. Estas cifras permiten afirmar que el ferrocarril rindió finalmente algunos ingresos que pudieron haber dejado satisfechas las expectativas de los individuos y entidades que tanto impulsaron la construcción del ferrocarril de Tehuantepec. Sin embargo, si consideramos las utilidades que resultaron de poco más de 3 millones de pesos hasta 1912 -1913, no se percibe que haya sido una empresa muy exitosa dado lo corto de estas utilidades. Sin embargo, el impacto del ferrocarril en la economía de la zona fue bueno, en términos generales, puesto que permitió el intercambio de mercancías, personas, ideas, culturas y se responde a lo que argumenta Arthur Schmidt respecto a la utilidad de la construcción de ferrocarriles.

(41)

Asimismo, habría que establecer que la terminación del ferrocarril y los puertos pueden considerarse una empresa exitosa, puesto que la casa Pearson logró concluir esos trabajos. Así como que cuando Díaz salió exiliado a Europa partió con la idea de que sus esfuerzos resultaron exitosos puesto que quedó en explotación este sistema de transporte de carga y pasajeros, por lo tanto que resultó afortunado haberse asociado con esa casa inglesa. Por lo cual, considero que habría que evaluar desde estas dos perspectivas el impacto de este ferrocarril.

Me gustaría concluir con la siguiente frase de Justo Sierra:

“Existe, lo repetimos, una evolución social mexicana; nuestro progreso, compuesto de elementos exteriores, revela, al análisis, una reacción del elemento social sobre esos elementos, para asimilárselos, para aprovecharlos

en desenvolvimiento e intensidad de vida. Así nuestra personalidad nacional, al ponerse en relación directa con el mundo, se ha fortificado, ha crecido. Esa evolución es incipiente sin duda; en comparación de nuestro estado anterior al último tercio del pasado siglo, el camino recorrido es inmenso; y aun en comparación del camino recorrido en el mismo lapso por nuestros vecinos, y ese debe ser virilmente nuestro punto de mira y referencia perpetua, sin ilusiones, que serían mortales, pero sin desalientos, que serían cobardes, nuestro progreso ha dejado de ser insignificante". (42)

O como lo ha señalado más recientemente un investigador francés:

"El progreso abarca todas las categorías que participan en la "modernización" de México: bancos, compañías de seguros, ferrocarriles, sociedades científicas, prensa, comercio". (43)

Notas.

- (1) Williams, J. J. (1852), p. 12.
- (2) Chandler, Alfred (1977) pp. 139, 141, 148.
- (3) AGN, grupo documental Francisco Bulnes, caja 8, expedientes 2 y 5.
- (4) El Tiempo, 19 y 30 de marzo de 1901, números 5243 y 5251, p. 4, ambos documentos aparecieron como cartas enviadas al diario firmadas por "un istmeño".
- (5) AGN, SCOP, LIT, 26 de mayo de 1902.
- (6) El Imparcial, 24 de enero de 1907, número 3768, páginas 1-2.
- (7) El contrato de Learned está en: Dublán y Lozano, decreto , El contrato con la Casa Pearson está en Diario Oficial (1899) pp. 8-9.
- (8) AGN, SCOP, LIT, agosto y 6 de octubre de 1906, Lic. Jacinto Pereyra a Porfirio Díaz y Jordán al ing. Gilberto Montiel Estrada, la primera carta alude a que Ricardo A. Mestres, empleado de S. Pearson, gestionó comprar ese terreno para una compañía americana. Lo acusaron de ser un "yankee" y enviaron esta carta a Díaz para alertarlo sobre las pretensiones de los extranjeros sobre el predio de Tierra Nueva.
- (9) AGN, SCOP, LIT, 16 de marzo de 1907, Jordán al ingeniero Gilberto Montiel Estrada.
- (10) Las referencias de las primeras expropiaciones y cesiones están en: AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 19 y se verificaron entre 1882 y 1884. Algunos de estos datos ya los había consignado en mi tesis de licenciatura. También Leticia Reina ha abordado esta problemática en su artículo: El impacto económico del ferrocarril de Tehuantepec y el poder de los zapotecas en la región", INAH. También Teresa M. Van Hoy menciona la compra que se hizo a Mecó y Chin en: "La marcha violenta? Railroads and Land in 19th century Mexico", Bulletin of Latin American Research, 19 (2000).
- (11) AGN, SCOP, LIT, Fiacro Quijano a Julián Maqueo, 31 de enero de 1895, Maqueo es familiar de Roberto Maqueo señalado como el comprador de las Haciendas Marquesanas a la sucesión de Hernán Cortés y Manuel Esparza (1990, p. 61) consigna a esa familia como de las más acaudaladas del istmo, en su artículo sobre las visitas de Gillow. Por ello no es casual que Julián cediera gustoso parte de sus terrenos puesto que sabía que saldría beneficiado por el paso del ferrocarril. Este individuo es señalado en 1902 como propietario de la hacienda Tarifa en Juchitán, en. "RELACION DE HACIENDAS EN EL ESTADO". (1990, p. 138).
- (12) AGN, SCOP, LIT, 21 y 24 de marzo de 1896. Quijano a José M. Estudillo y a Ecless C. Buchanan.
- (13) AGN, SCOP, LIT, 3 de julio de 1898, en Acayucan Fernando Venero comisionó a T. Méndez y T. S. Naveda para recibir las resoluciones de los cesionarios de terrenos, entre los que se encontraban los hermanos González.
- (14) AGN, SCOP, LIT, 11 de enero de 1904, Fernández a Peimbert.
- (15) AGN, SCOP, LIT, 23 de febrero, 1 de marzo, 20 y 27 de julio, 8 de agosto de 1898, correspondencia entre Mena, Cantón, Buchanan, A. Pineda, el tesorero de la Federación y el oficial E. Trigueros. En Tehuantepec, la lista que encontré está mutilada, entre los propietarios estuvieron: Cosme D. Sánchez, Camilo del Pino, Bernarda Toledo, Quirino Salinas, Francisco Jiménez, Emiliano Espinosa, Francisco Terán, Leonarda Santos, Anacleto Martínez, Lucrecia Vivás, Bartolo Mendoza. Mientras que a los que se les compró en 1889 fueron: José Julián Carballo, Felipe Valdivielso, Ursulino Reyna, Homobono Villalobos, Toribia Hernandez, Isidra Hernández, Ursulino Vázquez, Antonio Salinas, Mariano Hernández, Césareo García, Doroteo Cortés, Manuela Gutiérrez, Isabela Salvadora, Valeriano Valdivielso, Paulino Jacinto Solano, Ascensión Castro, Julián Pineda, Silvestre de la Rosa, Andrés Vialana, Angel Cortés, Vicente Gutiérrez, Ursulino Reyna, Antonio Jiménez, Arcadia Valdivielso, Marcelino Urbina, Mariano Sosa, Magdaleno Díaz, Eligio Palacios, Guillermo Ramos, Timoteo Valdivielso, Crescencio Rojas, Quirino Marcelino, Manuel Villalobos, Gregorio Chiñas, Tiburcio Palacios, Gregorio Morán, Demetrio Monteros,

Juana Salvadora, Abraham Villalobos, Micaela Morán, Hilario Castillejos, Mariano Olvera, Reyes Martínez, Gorgonia de la Rosa, Pedro Chiñá, Antonio Jacinto, Donaciano Sierra.

(16) AGN, SCOP, LIT, 17 y 22 de julio, 5 de agosto de 1901, correspondencia entre B. Calero al ing. Estanislao Velasco, Mena, Angel Peimbert y John B. Body. Ting está señalado como uno de los grandes propietarios de tierras, muestra de ello se da en: Figueroa Domenech, J. (1899, p. 731).

(17) AGN, SCOP, LIT, 26 de junio de 1905, 8 y 31 de mayo, 27 de agosto, 11 de noviembre de 1906, Ricardo T. Jordán al ministro. Las escrituras quedaron en el protocolo del licenciado Sebastián P. Rivera, fue auxiliado por los licenciados Enrique Alcalá y Adelaido G. Ortiz. El detalle de vendedores y la manzana en que tuvieron casas o terrenos y su valor fue:

- Manzana 1 bis. Amparo López, José María Gutiérrez, Eduwiges Villalobos, Nicasio Martínez, Mercedes Aguilar, Gil Silvarán, Gregoria Díaz, Arnulfo Toledo, Camilo Montalvo, Marcos Vera, Natividad Toledo, Perfecta Méndez, Eva Acosta, Juan Calderón, Fermín Barreiro, Juana Cardona, \$21,113.

- Manzana 2 bis. Venancio Rentería, Alberto L. de Guevara, Dolores Rodríguez, Ladislao Arróniz, Faustino Sánchez, Pereyra Hermanos, Vicente Jiménez, Guadalupe Chávez, Gregorio Pérez, Isabel Aguirre, Matilde Valier, Francisco Avila, Juana Cardona, Máximo Avila, Pedro Ruiz, Juan Girón, \$18,175.

- Manzana 3 bis. Juan Rodríguez, Marcelina Ch. de Guzmán, Severo Chacón, Rómulo Guzmán, \$6,588.

- Manzana 4 bis. Ayuntamiento, Leopoldo Whaley, Juan Calderón, Josefa W. de Garduza, \$5,277. Fuera de estas manzanas, \$1,798, con total de \$52,953.

(18) AGN, SCOP, LIT, 23 de diciembre de 1903, 7 de enero de 1904, 25 de marzo, 5, 14 de abril, 10 de mayo de 1907, correspondencia de Peimbert y Jordán con Gilberto Montiel, el secretario, J. N. Galbraith y capitán Dámaso Doblado. Toda en alusión al paso del ferrocarril por Santa Lucrecia. La propiedad de tierras de Pacheco en la zona de Veracruz es aludida en el trabajo de Angeles Saraiba (2000, p. 30)

(19) AGN, SCOP, LIT, 30 de enero, 17 y 23 de febrero de 1904. correspondencia de Peimbert con el secretario y Gilberto Montiel.

(20) AGN, SCOP, LIT, 1o de diciembre de 1906, 28 de julio 15 de agosto de 1907, Jordán al secretario y a W. B. Ryan. Los datos de 1920 están en libros de la Comisión de Inventarios del ferrocarril y puertos, tomo III, foja 632.

(21) AGN, SCOP, LIT, 6 y 19 de agosto de 1896, 23 de enero, 5 y 17 de julio de 1897, Olegario G. Cantón al secretario de Comunicaciones y a Buchanan y sus respuestas. Esta señora aparece como una de las propietarias de tierra en la zona de Veracruz en: Figueroa Domenech, J. (1899, p. 731).

(22) AGN, SCOP, Correspondencia Particular del Ministro de Comunicaciones, (De aquí en adelante CMPC), marzo de 1909.

(23) Coatsworth, John (1976), pp. 175-177.

(24) AGN, SCOP, LIT, 16 de septiembre de 1893, Quijano a los empleados.

(25) AGN, SCOP, LIT, 27 de marzo de 1899, Agustina Montiel a Cantón.

(26) AGN, SCOP, LIT, 26 de octubre de 1899, Octaviano Pulido a Cantón, por Felipa Patraca que no sabía escribir.

(27) AGN, SCOP, LIT, 7 de diciembre de 1899, Juana Gallegos a Cantón.

(28) AGN, SCOP, LIT, 8 de diciembre de 1895, Quijano a los empleados.

(29) AGN, SCOP, LIT, 13 de noviembre de 1898, Cantón a Buchanan.

(30) AGN, SCOP, LIT, 6 de octubre de 1903, Francisca Suárez a Peimbert, las negritas las utilice para destacar la afirmación que hace esta señora.

(31) AGN, SCOP, LIT, 2 de octubre de 1893, Quijano al secretario.

(32) AGN, SCOP, LIT, 16 de abril de 1896, Quijano a Noyé.

(33) AGN, SCOP, LIT, 24 de mayo de 1902, Federico Adams a Peimbert.

(34) AGN, SCOP, LIT, 9 de diciembre de 1895, Quijano a Abraham Jiménez.

(35) Chatelain, Abel (1953) p. 505.

(36) AGN, SCOP, exp. 2/673-1, fs. 1-3, 15 de abril de 1903, R. S. Gallinar al secretario y CPMC, 23 de abril, John Glasgow a Body, el texto de la unión corresponde a la primera fecha. Esta unión fue fundada a semejanza de las hermandades que se fundaron en Estados Unidos, sin embargo creo yo que en el caso de esta sucursal no luchaban por reivindicarse como clase social. Sino que sus pretensiones eran más modestas, es decir que sólo buscaban reivindicaciones inmediatas de pago de sueldos. Más datos de esta huelga los he presentado en el Boletín del AGN para quien quiera profundizar en ello, Rojas, Armando (1995) pp. 69-80.

(37) Wells, Allen (1992) p. 194.

(38) AGN, SCOP, LIT, 8 de octubre de 1906, Jordán al ingeniero Gilberto Montiel Estrada, la cita corresponde a este expediente; Fowler, Heather (1993) p. 105; Chassen, Francie (1993) p. 127; Parlee, Lorena M. (1984) p. 449.

(39) AGN, SCOP, LIT, 20 de marzo de 1911, Jordán al secretario; El Dictamen, 21 de marzo, la primera cita proviene de aquí; La Opinión, 23 y 28 de marzo, las citas segunda y tercera son de estas fechas respectivamente.

(40) Reina, Leticia (1995).

(41) Schmidt (1987), p. 11.

(42) Sierra, Justo (1977), pp. 397-398.

(43) Abrassart, Loïc (1999), p. 55.

#### Fuentes y Bibliografía.

Archivo General de la Nación,

- SCOP, Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Libros de Inspección Técnica de 1892 a 1913, Correspondencia Particular del Ministro de Comunicaciones.

- Grupo documental Francisco Bulnes.

- S. Pearson & Son Ltd Historical Records, Biblioteca Latinoamericana Nettie Lee Benson, Universidad de Texas en Austin.

Abrassart, Loïc (1999) "El pueblo en orden. El uso de las procesiones cívicas y su organización por contingentes en las fiestas porfirianas. México, 1900-1910", en: Historias, INAH, número 43, mayo-agosto.

Coatsworth, John H. (1984) El impacto económico de los ferrocarriles, ERA, México.

Connolly, Priscilla (1993), "Lo público y lo privado de las obras públicas en México. Los primeros cien años", Sociológica, año 8, nº 22, mayo-agosto.

Chandler, Alfred. D. Jr. (1977), The Visible Hand. The Managerial Revolution in American Business, Harvard University Press, Cambridge.

Chassen, Francie R. (1993) "Juarismo y Porfirismo contra precursores y revolucionarios" en Eslabones, enero-junio, número 5.

Chatelain, Abel (1953), "La main-d'oeuvre et la construction des chemins de fer au XIXe siècle", Annales. Economies. Sociétés. Civilisations, año 8, número 4, octubre-diciembre.

Dublán, Manuel y José María Lozano (1902), Legislación Mexicana, Imprenta del Comercio.

Esparza, Manuel (1990) "Sobre la situación económica de estado", en: Oaxaca, textos de su historia, Margarita Dalton compiladora, Instituto Mora-Gobierno del Estado de Oaxaca, tomo IV.

Figuroa Domenech, J. (1899) Guía general descriptiva de la República Mexicana, Estado de Oaxaca y Estado de Veracruz Llave, tomos I, II.

Fowler Salamini, Heather (1993) "Revolución popular y regionalismo en Veracruz, 1906-1913" en Eslabones, enero-junio, número 5.

Glick, Edward B. (1953) "The Tehuantepec Railroad: Mexico's White Elephant", Pacific Historical Review, vol. XII, número 4, noviembre.

Miller, Rory (1993), "La construcción y administración de ferrocarriles en la Costa Occidental de Sudamérica", Siglo XIX, Cuadernos de Historia, número 7, octubre.

Parlee, Lorena M. (1984), "The Impact of United States Railroad Unions on Organized Labor and Government Policy in Mexico (1880-1911)", Hispanic American Historical Review, 64:3, august.

Reina, Leticia (1995), "La zapotecización de los extranjeros en el istmo de Tehuantepec", Eslabones, número 10, diciembre.

Reina, Leticia (1999) "El impacto económico del ferrocarril de Tehuantepec y el poder de los zapotecas en la región" en: Identidad y prácticas de los grupos de poder en México, siglos XVII-XIX, INAH.

"RELACION DE HACIENDAS EN EL ESTADO. Memoria Administrativa presentada por el Lic. Miguel Bolaños Cacho" (1990), en: Oaxaca, textos de su historia, Margarita Dalton compiladora, Instituto Mora-Gobierno del Estado de Oaxaca, tomo IV.

Rojas, Armando (1995) "La huelga de maquinistas y fogoneros del ferrocarril nacional de Tehuantepec", en Boletín del Archivo General de la Nación, número 4.

Sierra, Justo (1977) La evolución política del pueblo mexicano, UNAM; obras completas, volumen XII.

Van Hoy, Teresa M. (2000) "La marcha violenta? Railroads and Land in 19th century Mexico", Bulletin of Latin American Research, 19.

Vera, Antonio E. (1924) El fracaso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Ensayo político-social, Editorial Cultura.

Williams, John Jay (1852), El istmo de Tehuantepec. Resultados del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los Océanos Atlántico y Pacífico, ejecutó la Comisión científica, bajo la dirección del señor J. G. Barnard, mayor del cuerpo de ingenieros de los Estados Unidos & c., y resúmen de la geología, clima geografía particular, industria, zoología, y botánica de aquellos países, ilustrado con varios grabados y mapas, y arreglado y preparado por el ayudante principal J. J. Williams, para la compañía del ferrocarril de Tehuantepec erigida en Nueva Orleans, Imprenta de Vicente García Torres.