

UNIVERSIDAD VERACRUZANA
Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales
Maestría en Ciencias Sociales



La historia del tendido de los ramales ferroviarios en las cercanías de la ciudad de Xalapa: obra pública y transformación del espacio, 1876-1922

TESIS
PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN CIENCIAS SOCIALES

Presenta:

Lic. Alberto Kuri Rodal

Dirige:

Dra. Dora Cecilia Sánchez-Hidalgo Hernández

Lectores:

Dra. Yovana Celaya Nández

Dr. Luis Juventino García Ruiz

Mtro. Luis Alberto Montero García

A la memoria de Dulce María Vega



Índice

Introducción	1
I. Aproximaciones para el estudio del ferrocarril en México y Veracruz	8
1.1 El ferrocarril bajo la idea de modernidad y progreso	8
1.2 Ferrocarriles e inversión pública	17
1.3 Ramales troncales	26
1.3.1 Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz)	32
1.3.2 Ferrocarril Central Mexicano	39
1.3.3 Ferrocarril Interoceánico	42
II. Líneas locales en la región	48
2.1 La región	48
2.2 Empresarios, obra pública y actores locales	62
2.3 Línea ferroviaria de tracción animal Xalapa-Coatepec	70
2.4 EL Huatusquito (Córdoba-Coscomatepec)	73
2.5 El Ferrocarril Xalapa-Teocelo	77
III. La estación “Los Sauces”: conectividad de los ramales subregionales y el tranvía urbano	95
Conclusiones	120
Referencias	125
Índice de cuadros, mapas, esquemas y fotografías	130
Lista de abreviaturas	131

Introducción

La historiografía se ha preocupado por estudiar las líneas del ferrocarril más importantes, sobre todo las líneas troncales como El Ferrocarril Interoceánico, El Ferrocarril Mexicano, El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, El Ferrocarril Central Mexicano, entre otras. En ese sentido, lo que han buscado estas investigaciones, es medir el impacto de los ferrocarriles en México, en una economía en vías de desarrollo y dependiente de las economías del extranjero. Esta perspectiva deja a un lado los pequeños ramales o líneas como el Xalapa-Teocelo, que dan cuenta de las dinámicas económicas, sociales y la coyuntura política de una época, siendo un producto tangible de la modernidad a nivel local. En esta tesis se demostrará que es fundamental estudiar la construcción de los ramales regionales desde la historia de las concesiones y de los actores políticos, empresarios y productores locales, así como desde la dinámica de las ciudades donde el ferrocarril tuvo mayor presencia. Con ello se busca, complementar los estudios realizados, para explicar la forma en la que se negocian los espacios que competen al ferrocarril, los intereses económicos y políticos en juego y la ideología de modernidad a nivel local. Entender el proceso ferroviario en la región de Xalapa -desde la ciudad y su hinterland- a partir de las dinámicas económicas de los empresarios, los productores agrícolas y la forma en la que estos empresarios del ferrocarril invirtieron en obra pública, permitirá tener una mirada más compleja de la historia de las concesiones del ferrocarril y de la diversidad de maneras en que los actores sociales se apropian y complementan los usos de los medios de comunicación.

De modo que mi investigación tiene como objetivo general conocer el impacto del ferrocarril en las obras públicas de la ciudad de Xalapa, especialmente en aquellas construidas para el funcionamiento de la estación de Los Sauces, ubicada en la zona oriente de la ciudad. A partir de este lugar de convergencia se verá cómo el tranvía urbano no sólo tejió una red de vías dentro de la ciudad, sino que la interconectó con su “hinterland” a través de los ramales Xalapa-Coatepec y luego Xalapa-Teocelo. Partiendo de la hipótesis de que los ferrocarriles en México no fueron únicamente competencia de los empresarios, las elites y las oligarquías que negociaron con el gobierno federal y los poderes estatales, sino también cumplieron un papel fundamental en las acciones de los gobiernos locales y en el factor social con relación al beneficio para los pueblos y las personas que trabajaron y utilizaron este

medio de transporte y que además vieron su espacio transformado a raíz de las estaciones y las vías férreas. De aquí se desprenderán dos ejes de análisis: primero, el ahorro social, retomado de Coatsworth, pero no solo como un indicador económico, sino como eje analítico de los procesos de la construcción de los transportes ferroviarios, los ramales y líneas con máquina de vapor, así como los de tracción animal y el sistema de tranvía urbano. Segundo, el de la obra pública, lo cual permitirá contar una historia a través de las concesiones del ferrocarril y cómo se negociaron los espacios y los recursos tanto en el ferrocarril de Xalapa a Teocelo, como en el tranvía urbano de la ciudad.

En cuanto al ahorro social, Coatsworth, encuentra una débil aportación en el transporte de pasajeros, hallando un verdadero beneficio económico en el transporte de carga. Para ello utiliza un modelo hipotético, una realidad alterna (contrafactual) en la que se pregunta ¿qué hubiera pasado si los ferrocarriles no hubieran pisado suelo mexicano? Se centra en los medios de transporte anteriores al ferrocarril y demuestra que, los volúmenes de carga de estos transportes fueron mucho más bajos, en comparación con los del ferrocarril para 1910. En ese sentido, según Coatsworth, el ferrocarril propició un “ahorro social” del producto interno bruto del país, de alrededor de un 11 por ciento, que fue mayor al de otros países industrializados de la época, como son los Estados Unidos e Inglaterra.¹

Esta historia contrafactual de Coatsworth parte de la pregunta de ¿cómo hubiera sido el desarrollo de la economía mexicana de no haberse construido los ferrocarriles y de haberse seguido utilizando los sistemas de transporte anteriores? –los carruajes y las carretas de tracción animal-. Para saberlo, comparó el movimiento de carga del sistema de transporte antes del ferrocarril, con la demanda de transporte de carga del sistema ferroviario con máquina de vapor. Con base en la diferencia calcula el crecimiento del porcentaje generado por transporte en el PIB, siendo esta diferencia el ahorro social. El supuesto es que existió un ahorro de energía y de recursos que significaron beneficios para el crecimiento económico, principalmente por que se parte de que se invirtieron en el desarrollo, ya fuera a través de la creación y diversificación de la industria productiva, así como en la generación de capital para la inversión (generación de eslabonamientos hacia adelante).

¹ Coatsworth, 1976, p.62.

Mientras que para Coatsworth los beneficios fueron absorbidos por el sector primario exportador, lo cual propició la fuga de capitales, para Riguzzi y Kuntz no fue este sector el que absorbió el ahorro social, por lo menos no en su mayor parte, pues un alto porcentaje de la carga ferroviaria era de circulación interna y otro se destinó a la exportación, atrayendo beneficios para la economía².

En ese sentido el ahorro social lo vemos en la ganancia e integración del mercado interno, no solo beneficiando al transporte de carga, sino también a los usuarios del transporte como productores agrícolas, comerciantes, hacendados y consumidores que tuvieron sus actividades centradas en el mercado interno. De acuerdo con Kuntz, el beneficio entonces se encontró en la producción de valor medio que antes se veía obstaculizada por el deficiente y costoso transporte, lo cual favoreció tanto a la industria como a la urbanización de la ciudad.³ Si bien Kuntz apuntala que es a nivel regional donde mejor se podrían ver estas dinámicas, hay pocos estudios al respecto. Es en esta escala de análisis donde esta tesis hará su mayor contribución, con base en el estudio del ferrocarril de Xalapa y el sistema de tranvía urbano desde la estación. Mientras que Coatsworth ve el impacto del ahorro social que representó la disminución del costo del transporte de carga en el PIB, aquí podemos verlo también en el transporte de pasajeros y en los bienes de consumo de los mercados locales, así como en el impacto del ferrocarril en las obras públicas.

Para conocer el impacto del ferrocarril a nivel local, es necesario poner como objeto de estudio las líneas locales, tanto el ferrocarril de tracción animal Xalapa-Coatepec, como la línea de Xalapa a Teocelo y el tranvía urbano de la ciudad. Esto permitirá comprender como los usos que se le dieron al transporte local fomentaron el desarrollo económico y cambiaron las formas de inversión en infraestructura transformando el espacio.

Así podremos cuestionar a la historiografía que se centra en el análisis de los grandes ramales, para elaborar sobre la idea de que la construcción de las vías troncales dependieron solo de los intereses extractivos de una economía de enclave. La importancia del estudio de las pequeñas líneas locales nos permitirá entender las dinámicas que cambiaron las posibilidades de comunicación entre los espacios productores y los centros de redistribución regional, en este caso Xalapa.

² Kuntz y Riguzzi, 1996.

³ Kuntz, 2012, p.92.

Con relación al segundo eje de análisis, la obra pública, retomo el estudio de Connolly quien, al igual que Coatsworth aborda la historia económica de los ferrocarriles; sin embargo, su análisis se centra en las obras públicas realizadas durante el Porfiriato, sobre todo en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Toma como hilo conductor la historia de Weetman Dickinson Pearson, contratista que estableció una alianza con Porfirio Díaz para realizar la construcción del Gran canal de desagüe del valle de México y la ampliación del puerto de Veracruz. De acuerdo con Connolly, sus intereses empresariales lo llevaron a expandirse y diversificarse, a través de una serie de contratos de obras públicas en el país, que van desde la adquisición de minas en el Estado de México, su participación en la construcción del ferrocarril de Tehuantepec, en la producción petrolera y el control de la compañía de luz y fuerza de Veracruz, Orizaba, Córdoba, Puebla y Tampico. Además, estuvo en estrecho vínculo con la elite política y empresarial del país.

Para entender las obras públicas contratadas y el margen de acción de Pearson, Connolly propone una metodología que consiste en deslindar las causas de los efectos. De modo que sea posible establecer los campos de posibilidades dentro de los cuales la acción de los agentes sociales provoca que tal o cual acontecimiento suceda.⁴ Esto permite comprender la idea en la que el estado manejaba las obras públicas durante el porfiriato, que radica en los márgenes de la capacidad del estado para desarrollar obras, en donde podía y no podía realizar los trabajos, en la medida en que dependía de sus capacidades técnicas y financieras. En el caso de México, la capacidad tecnológica era muy baja, así como los mercados de capital. Es por eso que vemos a contratistas como Pearson involucrarse en la construcción, mantenimiento y el préstamo de servicios; desde la producción petrolera, hasta la construcción de líneas férreas y el tendido de alumbrado público, el drenaje e infraestructura para el país. Este hilo conductor de Pearson con la historia económica de los ferrocarriles ayudará a comprender el papel que jugaron personajes como J.B. Frisbie y W.K. Boone, gerentes generales de la Compañía del Ferrocarril y Fuerza de Jalapa (Jalapa Railroad & Power Co.), quien construye la línea Xalapa-Teocelo. La compañía a cargo de Frisbie y posteriormente de Boone no estaba solo encargada del ramal ferroviario, sino también de abastecer de energía eléctrica a los municipios de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo además

⁴ Connolly, 1997, p. 30.

de haciendas y fábricas de la región, por otro lado, construyó una gran cantidad de obra pública en Xalapa, cambió el alumbrado público y acondicionó el pavimento de algunas zonas de la ciudad, construyó junto con el estado el hospital civil de Xalapa, el Estadio Xalapeño, entre otras obras públicas en la región.⁵

De manera que, para explicar la actuación de los agentes económicos concretos que protagonizaron la política de inversión en obras públicas, se recurre a un modelo de causa efecto. Con una premisa, Connolly explica que los actores no actúan así nada más, si no que persiguen fines e intereses que le den causa o una “racionalidad” para actuar.⁶ Para encontrar esta racionalidad se recurre a ciertas hipótesis. En primer lugar, la necesidad o razón social de la obra, así como su función, desde el punto de vista utilitario. En segundo lugar, el financiamiento de las obras, el medio financiero y la política ventajosa que permita un margen más libre de operación. El tercero, los medios técnicos y la relación de trabajo, el evidente abaratamiento de la mano de obra para reducir los gastos de construcción y operación. Estos supuestos hipotéticos, son comprobados por la autora, que se remite al análisis de documentos que giran en torno a por lo menos tres obras específicas, que son la construcción del gran canal, las obras portuarias de Veracruz y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Al investigar las concesiones y contratos realizados entre el gobierno federal y John. B. Frisbie representante de la compañía del ferrocarril Jalapa Railroad & Power Co. (JRR&PC), se busca entender si la lógica de los contratos federales era similar a las formas de operación a nivel regional.

Para lograr el objetivo general de este trabajo se utilizó el método propuesto por Connolly que identifica la negociación de construcción de infraestructura, el cual parte de tres campos de posibilidad que ya han sido descritos con anterioridad, aquí utilizaremos el campo 1 sobre los intereses utilitarios de construcción y el campo de posibilidad 2, el cual recae en el financiamiento de las obras y sus márgenes de operación, sin embargo el tercer campo de posibilidad descrito por Connolly no es útil para el análisis que se realiza en este trabajo, ya que su planteamiento va más allá de explicar los medios técnicos y los costos de construcción y operación de las líneas, e incorpora la situación del trabajo, sobre todo entre la mano de obra nacional y extranjera. En vez de eso, se propone un tercer campo de

⁵ Gobierno del Estado de Veracruz, 2007, p. 173.

⁶ Connolly, 1997, p. 31.

posibilidad, sobre la construcción y actividad de una terminal ferroviaria, en este caso Los Sauces, que se encontró tan bien conectada como salida y entrada entre Veracruz y la Ciudad de México, así como por la movilidad interna que le dio el tranvía urbano a la ciudad.

Campos de posibilidad:

I. Fines e intereses utilitarios en la construcción

¿Quién ganó y que ganó con la construcción del ferrocarril de Xalapa a Teocelo?; Para responder esta pregunta tendremos que contextualizar la región de estudio, describir la economía de agro exportación y conocer a los empresarios, comerciantes y hacendados para ubicar cuáles eran los intereses en juego para el impulso del ferrocarril en la región.

II. Financiamiento de las obras que abra un margen más amplio de operación para los actores económicos

En este campo de posibilidad, se analizará la política ventajosa otorgada por el gobierno federal para la construcción y operatividad de las líneas ferroviarias en el país, así como las concesiones del ferrocarril Xalapa-Teocelo.

III. El significado de la construcción y actividad de una terminal ferroviaria

Para comprender este último campo de posibilidad, se recurre al análisis del paisaje urbano, cómo cambia la ciudad en su distribución urbana y la movilidad a raíz de los cambios realizados en la estación de Los Sauces y el tranvía urbano que la conectó con los primeros cuadros del centro de la ciudad, así como las acciones que tuvo que realizar el gobierno local no sólo para la construcción de las estaciones del ferrocarril, sino para enfrentar los conflictos derivados del hecho de tenerla en la ciudad, este campo también nos permitirá comprender la negociación del tranvía urbano desde sus contratos.

Un objetivo específico de este trabajo es entender el papel que jugaron las ideas de modernidad y progreso de la época en la construcción de un sistema ferroviario. En la literatura persiste el debate sobre si el ferrocarril modernizó la mentalidad de sus habitantes al paso de su ruta o únicamente fomentó a la población a emigrar en busca de mejores oportunidades. Si trasladamos esta cuestión al ferrocarril Xalapa-Teocelo, veremos que ambos elementos coexisten, existió una circulación mayor de personas que migran y emigran por la conexión del sistema ferroviario con los municipios desde las haciendas, los pueblos

y las rancherías hacia las ciudades principales como el puerto de Veracruz y Ciudad de México por el Ferrocarril Interoceánico. Hubo un cambio en la mentalidad, una ideología de modernidad y de progreso, compartida por los agentes locales, que se ve potencializada por el paso del ferrocarril en sus comunidades. Lo que importa aquí es el cambio de mentalidad de los empresarios, hacendados y políticos y como el progreso se convierte en su ideología. Porque esta nueva forma de entender la intervención del estado es lo que le dará el sentido liberal a la obra pública. El estudio de la amplia red de intereses empresariales que tejieron personajes como W. Pearson en México aporta un enfoque historiográfico, donde converge la historia económica con la idea de modernidad surgida durante el Porfiriato. Además deja ver la capacidad de iniciativa que tenían empresarios extranjeros como J.B. Frisbie y W. K. Boone para adaptarse a la realidad del país, para trabajar en distintos contextos de mercado, políticos y culturales. Como bien demuestra Coatsworth, el ferrocarril facilitó la integración entre los negocios y la política, al permitir el traslado de empresarios y funcionarios del gobierno porfirista, que transitaban con facilidad en territorio mexicano y por los municipios donde se construyeron los pequeños ramales o líneas. Esta movilidad propició que las negociaciones y los acuerdos se agilizaran, fomentando así el crecimiento económico. Más allá de si este crecimiento generó o no desarrollo, aquí se buscan explicar los conflictos en torno a las vías de comunicación, la transformación del espacio urbano y el uso que le dio la gente al sistema de transporte.

I. Aproximaciones para el estudio del ferrocarril en México y Veracruz

Este capítulo gira en torno a tres elementos principales, la ideología de modernidad y el progreso que permeó al régimen porfirista, en la que el ferrocarril cumpliría un papel fundamental. Explicar la importancia de la ideología permite poner en contexto el desarrollo ferroviario en el país y la forma en la que este fue impulsado bajo un discurso político y una política económica vinculada al extranjero.

La segunda razón para adentrarnos en la ideología de modernidad de la época ayuda a comprender como se concebían las formas de inversión en los ferrocarriles, -el sentido de la obra pública durante el porfiriato y las implicaciones y cambios entre las concesiones ferroviarias y los contratos, elementos que nos servirán para tener una visión más amplia sobre la forma en la que se negociaron los ramales y las líneas férreas durante el porfiriato-

El tercer elemento radica en contextualizar los grandes ramales que estuvieron vinculados al estado de Veracruz y que cumplieron un papel fundamental para entender la región de Xalapa como zona de influencia, el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril Interoceánico, la descripción de sus líneas, su impacto económico y su relación con la región, sentaran las bases para entender el sistema ferroviario a nivel local. Bajo estos tres elementos podremos comenzar a darle sentido a los campos de posibilidad, sobre todo a los que se encuentran relacionados con los intereses utilitarios de construcción y el financiamiento de las obras del ferrocarril.

1.1 El ferrocarril bajo la idea de modernidad y progreso

Existen tres niveles de análisis para comprender la idea de modernidad y de progreso que existió durante el Porfiriato. El primero recae en el gobierno federal y su intención por exponer al país como un estado-nación moderno con una serie de transformaciones industriales, así como en arquitectura urbana y transporte. El segundo, un discurso de progreso emitido por los gobiernos estatales, el cual recae en el ferrocarril y en la agricultura así como en los espacios en donde se produce, y que puede demostrarse a través del análisis discursivo de los gobernadores de los estados, en el caso particular de Veracruz con Teodoro A. Dehesa y Juan de la Luz Enríquez; y el tercero compuesto por los actores locales, las oligarquías económicas y los intereses económicos y políticos que surgieron entre ellas, para

centrar al país y sus regiones como parte de una nueva era moderna, sobre todo con el advenimiento del ferrocarril como sinónimo de progreso.

Para comprender mejor esta idea de modernidad y progreso, se analizan tres discursos políticos contenidos en los informes de gobierno correspondientes a los periodos de los gobernadores Juan de la Luz Enríquez para los años de 1886-1888 y 1890 y de Teodoro A. Dehesa 1896. En ellos se buscarán tres elementos, el primero es si se compartía la visión de modernidad y de progreso proveniente del Porfiriato en su discurso político y sobre todo en relación a las comunicaciones y el transporte, en un segundo término se analizará el tema de las concesiones ferroviarias para entender cómo se encontraba presente en el discurso público y si está a la vista una negociación entre el estado y particulares o los conflictos que se derivan de esta negociación, en tercer lugar me interesa si existía un espacio de establecimiento de acuerdos entre el gobierno y los empresarios constructores de las líneas del ferrocarril.

En los inicios de la era porfirista México aparenta ser una nación estable, un estado moderno con una idea de progreso impulsado por un grupo político y una elite económica con una idea colectiva de modernidad que buscó imponer una imagen de un México en aras del progreso. Mientras que Porfirio Díaz buscaba emular la modernidad europea adoptando una influencia cultural proveniente de Francia, a través de la publicidad de imagen que se tradujo en el consumo, sobre todo en la ciudad de México.⁷ Elementos arquitectónicos europeos, en su mayoría franceses, una serie de cambios industriales, la promoción a la inversión extranjera serían parte de la política de desarrollo económico en el país y de una modernización en el transporte, sobre todo ferroviario.

Esto impulsó el arraigo de una oligarquía económica con intereses compartidos (sus intereses eran diversos, se depositaron en la consolidación de la riqueza de estos grupos que buscaron establecer vínculos con el sector minero, las compañías ferrocarrileras e inversionistas extranjeros), que junto con el gobierno federal impulsaron una idea de nación moderna, con un imaginario cultural, una economía y una política que giraba en torno a la idea de progreso. Ligado a la aristocracia y a la imagen cosmopolita que se quería verter sobre la ciudad de México, surgió una generación de intelectuales y políticos con influencia

⁷ Ortiz, 1993, p. 179. Nos da una mirada sobre los bienes de consumo, el modo de vida y los valores sociales, sobre todo en la Ciudad de México durante el Porfiriato y el flujo ideológico proveniente de Francia como parte del proyecto de modernidad mexicano con miras a Europa.

sobre las elites, que a través de su pensamiento fomentaron una serie de ideales liberales y una disciplina diplomática que complementaron una idea de gobierno fuerte, una aparente estabilidad económica y medios de comunicación eficientes⁸.

Hacia finales del siglo XIX, existía una idea universal en donde la industria y la ciencia eran elementos fundamentales para el progreso, en ese sentido, el orden del mundo giró en torno a estas dos formas de conocimiento. Esta visión global de lo moderno y cosmopolita, se hizo en todos los ámbitos de la cultura: las costumbres, la tecnología, el arte y la ciencia. Para Tenorio, esta imagen armónica es con frecuencia contradictoria pues no se articula ni se desarrolla con referencia al mundo real, sino con la imagen de un mundo avanzado y óptimo que las elites económicas, políticas e intelectuales le otorgan⁹. Es así como México buscó el universalismo, para concebir una imagen general del mundo, adoptando una serie de prácticas, un territorio unificado, una relativa estabilidad, una idea de administración pública, salubridad y homogeneidad racial para encajar en las nociones occidentales de modernidad.

En este sentido, México veía a París como el baluarte del progreso del mundo occidental en el siglo XIX, y buscó aprender del mundo moderno decimonónico esos rasgos culturales e intelectuales que le catapultaran al cosmopolitismo. A partir de entonces el progreso se volvió la esperanza colectiva de la elite, con cambios industriales y sociales, con una adaptación retórica de lo moderno. El surgimiento de nuevos grupos económicos e intelectuales como los Científicos¹⁰, la promoción de la inversión extranjera y la inmigración,

⁸ Tenorio, 1998, p. 50.

⁹ *Ibidem*, pp. 14-15.

¹⁰ De María, 1985, pp. 610-651. Encabezados por el aristócrata Limantour, quien ocupaba el puesto de Secretario de Hacienda, la fuerza política de Los Científicos se consolidó infiltrándose poco a poco en el mundo de las finanzas con lo que acumularon grandes fortunas, consecuencia de sus intereses en la minería, la industria y otras ramas de la economía. Los Científicos tomaron como referencia a Francia debido a que Limantour era descendiente de franceses. Con él al mando del grupo y de la Secretaría de Hacienda, se creó la infraestructura productiva y de comunicaciones necesaria para atraer a los inversionistas extranjeros. Este grupo con tendencias al conservadurismo, la oligarquía y la tecnocracia, crearon la infraestructura que benefició sobre todo a las grandes compañías extranjeras que explotaban el petróleo, los recursos minerales del país y la mano de obra mexicana, mientras promovían la reducción de tarifas arancelarias y atraer capitales extranjeros mediante una política comercial ventajosa.

así como la apuesta por la tecnología industrial y de transporte, fueron parte del plan de desarrollo económico para el país en esos días.

Hacia 1889 esta elite se encontraba ligada por intereses mutuos, empezó a consolidarse y fundirse con emporios mineros del centro y norte de México, con las compañías ferrocarrileras y con los especuladores del país. Además, muchos de los individuos de esta elite servían como intermediarios ante intereses extranjeros. En ese sentido, los tecnócratas estaban reemplazando a los viejos caudillos, a los cuales se les sumó una nueva generación de intelectuales y políticos encabezados por Mariano Otero, Gabino Barreda y Justo Sierra, quienes influyeron en la dirección de las elites con ideas como la disciplina diplomática, el orden, la paz y la patria que junto con el capital en abundancia y los medios de comunicación eficientes constituían la fórmula para la nación moderna¹¹. Entonces, hasta este punto, vemos una administración centralizada, una elite política consolidada, la necesidad de vías de comunicación eficientes y la búsqueda de un mercado interno unificado. Elementos que sirvieron para montar las bases de un sinnúmero de discursos políticos como los que analizaremos más adelante en este apartado.

El proceso de modernización de finales el siglo XIX se acompañó de una serie de transformaciones económicas que sentaron las bases para el desarrollo industrial del México del siglo XX. Las estructuras económicas tradicionales se integraron a las nuevas, con características de las economías mundiales del siglo XIX y con ello se alzaron una serie de problemáticas que fueron atendidas por los gobiernos en turno, tales como una falta de mercado nacional, una agricultura atrasada y una inseguridad institucional. A la par que esto sucedía, existió una cuantiosa inversión en ferrocarriles y un crecimiento económico sostenido, en donde los ferrocarriles, la producción minera, las industrias textiles, el tabaco, las bebidas alcohólicas, productos agrícolas como el henequén, el café y el cacao eran sectores económicos de vanguardia. Como se verá más adelante en este trabajo, la red ferroviaria creció de 640 km en 1876 a 12 166 km en 1898¹².

Bajo este fenómeno en donde la economía mundial se encontraba cada vez más interrelacionada la inversión extranjera logró expandirse, en donde los principales inversores y a su vez competidores fueron Estados Unidos y Gran Bretaña. La producción de cerveza,

¹¹ Tenorio, 1998, p. 52.

¹² *Ibíd*em, p. 58.

la industria textil y la manufactura de cigarros, lograron tasas de crecimiento económico acelerado. En ese sentido, los enfoques económicos y administrativos que vinieron con la modernidad, lograron la promulgación de nuevas leyes que permitían la posesión de tierras y minas a los extranjeros, así como la posibilidad de incorporar nuevas empresas, haciendo más grande a la tecnocracia¹³. Todo este panorama de “logros” en aras del desarrollo y la nación moderna lograron ajustarse al plano internacional, según estas nuevas tendencias y métodos universales occidentales del manejo de la economía y del gobierno.

Estos elementos de modernidad promovidos por el gobierno federal, son también impulsados por los gobernadores del estado de Veracruz, contemporáneos al presidente Díaz, con sus respectivas variantes. El ferrocarril se constituyó entonces como el símbolo que gira en torno a la modernidad y al progreso. En el discurso oficial de los gobernadores, existe una esperanza puesta en el transporte ferroviario, desde el comienzo empieza a entretenerse la relación que mantiene el Estado con el ferrocarril en aras del desarrollo económico. Por esto es importante indagar sobre cómo se tejen estas negociaciones, para entender la forma en la que operaban las empresas extranjeras a través de una política ventajosa auspiciada por el estado, en donde este último, como se ha visto en otras fuentes, queda sujeto al accionar de los particulares del ferrocarril.

En el informe oficial de gobierno expuesto por Juan de la Luz Enríquez para el año de 1886, si bien se expone una idea de modernidad y de progreso sobre todo representada por el ferrocarril como medio de transporte innovador de la época, se demuestra cómo se tejen las negociaciones entre el estado y las empresas concesionarias del ferrocarril, lo cual expone las libertades otorgadas por el gobierno federal en cuanto a la derogación de impuestos a las empresas extranjeras, que invierten en el transporte ferroviario. Otro elemento a destacar sobre el discurso gubernamental a finales del siglo XIX, es la relación con el impulso a nuevos impuestos personales, en contraposición con la derogación de impuestos a particulares ferrocarrileros. Esta idea de comercio, que converge con la idea de progreso y la implementación de las nuevas tecnologías del transporte, existe una clara intención de

¹³ Guerra, 1988, pp. 58-125.

favorecer a los empresarios del transporte y el papel que juegan las mercancías en contraposición con la clase menos privilegiada¹⁴.

En los informes de los gobernadores del estado de Veracruz hacia finales del siglo XIX queda claro cómo en el imaginario de la época convergen las nociones de progreso y prosperidad, reconociendo a las vías de comunicación como un ramo que los genera, y que a su vez las produce con mayor intensidad en comparación con otros sectores. En ellos, el ferrocarril es sinónimo de progreso, las vías que se tejen sobre el territorio unen regiones, pueblos y ciudades, potencializan la producción y traen prosperidad a los lugares por los que transitan, no solo el ferrocarril mismo sino sus estaciones. El discurso de Enríquez deja entrever la importancia de lo que representa tener una estación del ferrocarril en el territorio, y la manera en que una estación potencializa la producción y genera nuevas relaciones sociales y comerciales.

Para la bienvenida a Xalapa de la locomotora, Enríquez expone, “hermosa y trascendental conquista realizada en este siglo por la actividad humana”, continua más abajo, “y entonces se habrán realizado las esperanzas que abrigan los nobles hijos de este suelo, de verse libres del peligro de que se vio amenazado el porvenir comercial de Veracruz”¹⁵. De modo que existe toda una idea de progreso y de modernidad depositada en el ferrocarril, en sus conexiones con otras regiones, en el posicionamiento de sus estaciones, en la actividad comercial y en el devenir social. Enríquez utiliza la palabra “peligro”, refiriéndose a la posibilidad de que Veracruz quedara aislado del desarrollo ferroviario que se proyectaba con la construcción de vías férreas con destino al norte del país, reflejando el imaginario del gobierno en torno a la necesidad de vías de comunicación ferroviarias. Juan de la Luz Enríquez refiriéndose al ramo ferroviario:

Tengo verdadera complacencia en tocar este ramo, que comprende tanto las vías generales, como las que tienen carácter de muy locales, porque lo merece el notable adelanto, alcanzado en esta materia, puesto que

¹⁴ Blázquez, 1986, p. 2264. Memoria presentada ante la H. Legislatura del estado de Veracruz-Llave por el C. Gobernador Constitucional General Juan de la Luz Enríquez, en la sesión del 17 de septiembre de 1886.

¹⁵ *Ibidem*, p. 3964. Memoria presentada ante la H. Legislatura del estado de Veracruz-Llave por el C. Gobernador Constitucional General Juan de la Luz Enríquez, comprende el periodo corrido del primero de julio de 1888 a 30 de junio de 1890.

patentiza, tal vez más que otras, el progreso obtenido y la prosperidad que día a día se advierte en el estado¹⁶.

El discurso de Enríquez deja entrever la importancia de lo que representa tener una estación del ferrocarril en el territorio, lo cual converge con otros textos que se refieren a la manera en que una estación potencializa la producción y genera nuevas relaciones sociales y comerciales. En su informe de gobierno ante la H. Legislatura del Estado de Veracruz, Enríquez expone:

En la memoria de 1888 anunciaba a la cámara que parecía próxima a ser emprendida la construcción de un tramo de vía férrea interoceánica, que había de ligar una importante región del estado con la capital de la república. Hoy me es altamente satisfactorio hacer constar que la capital de Veracruz quedó en íntimo enlace con la de la nación, por la importante arteria mencionada, el 29 de junio de este año, fecha en la que se inauguró con toda solemnidad el tramo de vía a que me refiero. El 28 de julio del año próximo pasado llegó a Perote, primera estación de este ferrocarril en el territorio veracruzano, un tren directo de México, y en menos de un año tuvimos la satisfacción de dar la bienvenida en Jalapa a la locomotora, hermosa y trascendental conquista realizada en este siglo por la actividad humana. Hay bastantes probabilidades de que dentro de muy pocos meses quedaremos también comunicados por el nuevo ferrocarril, con nuestro primer puerto, y entonces se habrán realizado las esperanzas que abrigan los nobles hijos de este suelo, de verse libres del peligro de que se vio amenazado el porvenir comercial de Veracruz, con motivo de la desviación de las corrientes mercantiles, producida por el establecimiento de las vías férreas entre la capital de la república y los Estados Unidos del Norte y la falta de concurrencia que animaba a la empresa del Ferrocarril Mexicano a sostener sus elevadas tarifas en

¹⁶ *Ibíd*em

perjuicio del desarrollo económico de la zona oriental servida por dicha línea. Este Ferrocarril Interoceánico es tanto más importante para el Estado, cuanto que proporciona rápidos y baratos transportes a los productos agrícolas e industriales de una extensa y rica zona que había estado privada, hasta ahora, de ese medio de comunicación que tanto contribuye al progreso material de los pueblos¹⁷.

Existe dentro del discurso una importancia mayor del ferrocarril para el estado, donde se le asocia a la producción agrícola e industrial, se vuelve a asociar con el progreso de los pueblos y lo que podía representar para las zonas donde no existe acceso a las vías de comunicación. En los informes de los gobernadores del estado se aprecia una crisis generalizada, enfatizando que los productos agrícolas son de gran importancia para las economías regionales. Se entiende que las haciendas y los pequeños productores son pieza fundamental en el desarrollo, esto conforma en cierta medida el poder de los actores locales como comerciantes, productores y hacendados, que posteriormente toman al ferrocarril como herramienta en el traslado de la producción y van consolidando su influencia a nivel local.

...aparenta por consecuencia de la crisis general del país, ha prosperado y prospera tanto como lo permiten el sistema rutinario de cultivo que sigue una inmensa mayoría de los agricultores del Estado, y la falta de los útiles, herramientas, maquinaria y conocimientos agrónomos de casi todos nuestros cosecheros, y que ahora trata de difundir con loable empeño entre los hacendados y agricultores de la costa de Sotavento de nuestro Estado.¹⁸

¹⁷ Blázquez, 1986, p. 3964. Memoria presentada ante la H. Legislatura del estado de Veracruz-Llave por el C. Gobernador Constitucional General Juan de la Luz Enríquez, comprende el periodo corrido del primero de julio de 1888 a 30 de junio de 1890.

¹⁸ *Ibidem*, p. 2420.

Es difícil identificar en el discurso oficial, pero sobre todo en el de los informes de gobierno, la forma en la que se tejen las negociaciones y se establecen los acuerdos en cuanto a las concesiones entre el estado y particulares. En una negociación entre el estado y Delfín Sánchez como concesionario del ferrocarril, Enríquez se refiere a esta obra como de importancia para los intereses del estado, y deja ver una idea de que habrá que otorgar en consecuencia al “activo e inteligente señor”, una serie de facilidades, pagos en moneda, derechos¹⁹ y probablemente tierras, como se ha visto en otros casos.

Siguiendo los informes de Juan de la Luz Enríquez, sus intereses recaen en las consecuencias positivas a la economía regional, exponen de nuevo el espacio de negociación entre el estado, la federación y los empresarios constructores, lo cual demuestra su informe para el año de 1890.²⁰ Si bien los aspectos agrícola e industrial están siempre presentes, me llama la atención que, al ferrocarril, las estaciones y sus ramales se les relacione poco con el factor social, con la tecnificación del trabajo, con empleos generados, con beneficio real para los pueblos y para las familias, que con su trabajo fueron parte clave en el funcionamiento y mantenimiento del ferrocarril, y que a su vez utilizaron también como fuente de transporte y espacio común. Demostrándose que para el gobierno, las vías férreas de comunicación eran más una cuestión de empresarios, de oligarquías, entre el estado, la federación y particulares, para adquirir o mantener el poder económico y político en la región.

Tanto en los informes de Enríquez como en los de Dehesa, existe una renuencia a discutir los términos de las concesiones y los acuerdos entre el estado y las empresas. Sin embargo, aun cuando se ofrece a los concesionarios “la protección que merecen” no se sabe a qué tipo de protección y de auxilios se refiere, pues claramente se omite- Dehesa expone refiriéndose a los términos sobre las concesiones y los acuerdos con las empresas del ferrocarril “de los cuales no hago mención, porque no están definitivamente terminados estos asuntos”²¹. Continuando con esta idea, se ofrece protección a la empresa del ferrocarril de Córdoba y se le vincula con los gobiernos locales y de un supuesto arreglo entre el

¹⁹ *Ibíd.*, p. 3964.

²⁰ *Ibíd.*, p. 3965.

²¹ Blázquez, 1986, p. 4692. Informe presentado por el gobernador C. Teodoro A. Dehesa ante la H. Legislatura del estado libre y soberano de Veracruz-Llave el 16 de septiembre de 1896.

ayuntamiento y la empresa, así como también se habla de un financiamiento federal y su posterior conversión a acciones de capital para el gobierno. En los informes, se ofrece el panorama de negociación y de acuerdos, en donde se omite la información o se desvía la atención con la idea de que estos llevarán progreso a la región, siendo beneficiarios los sectores de mayor producción y control económico y político en el estado.

1.2 Ferrocarriles e inversión pública

Para ubicar a las líneas locales en un contexto nacional es importante comenzar exponiendo al México anterior al de la era ferroviaria. Con ello se pone en contexto hacia donde se dirigían los recursos en obra pública antes del Porfiriato, y cuál fue la coyuntura que permitió la inversión de capital extranjero hacia los últimos años del siglo XIX.

Es importante exponer el sentido de la obra pública y como ésta se constituye hasta el siglo XIX. Connolly rastrea sus orígenes desde la figura de la concesión, que antecedió al de la obra pública y que a su vez se deriva del concepto de propiedad heredado del periodo colonial. La propiedad de la tierra se convierte entonces en un derecho para el estado mexicano, legado de la corona española.

La propiedad originaria de la corona fue asumida en cierta manera por el estado independiente. A pesar de que sin excepción todas las constituciones mexicanas redactadas durante el siglo pasado consagran el concepto liberal de la propiedad privada, no logró extinguirse la “soberanía del dominio evidente del Estado sobre las tierras”.²²

Además de la propiedad de la tierra, el estado se reservó el derecho de explotar diversos negocios como la extracción de la plata, la pólvora, el cultivo de tabaco, entre otros. La figura de la concesión aparece entonces como el traslado de los derechos exclusivos de explotación del estado a manos de particulares. Esto es importante pues forma el antecedente de la obra pública y nos hace entender que las vías de comunicación y los puertos, por

²² Connolly, 1997, p. 56.

ejemplo, que eran del control federal y que representaban a su vez considerable fuente de ingresos para el estado, fueron concesionados a particulares y formaron el precedente de las obras públicas y su negociación durante el periodo porfirista.

Antes del florecimiento de los ferrocarriles en México existía una red de caminos, sobre todo heredadas del periodo colonial, por los cuales se transportaba la producción minera y agrícola en el país. El gobierno federal gastaba grandes sumas para la construcción y el mantenimiento de estos caminos. Existía, a su vez, una complicación en el tránsito, pues los caminos se extendían por largos trayectos de difícil acceso, terrenos empinados, laderas y parajes, todo ello formaba parte del paisaje por el cual se abrían camino las vías de comunicación.

Podemos ubicar varias regiones que se conectaban por estos caminos; como es el caso de la región minera entre Zacatecas y Durango, entre la Ciudad de México y Guadalajara o la carretera (camino) México–Veracruz. Este sistema engarzaba a la ciudad de México con la región del norte del país y el puerto de Veracruz. Podemos imaginar largos caminos y senderos para mulas donde se transportaban numerosas cargas de la producción agrícola y minera del país²³.

De modo que esta red de transporte estaba dominada principalmente por tierra, ya que el comercio marítimo y de cabotaje eran limitados, lo cual significaba el uso de enormes recursos para mantenerse en funcionamiento. Cuando las dinámicas comerciales internacionales y el control del mercado interno cambiaron, la concesión adquirió un sentido distinto, pues la construcción del ferrocarril implicaba mano de obra especializada, el pago de salarios, la implementación de tecnologías y materiales industriales. En ese sentido, representaba una inversión.

En estas condiciones la concesión ya no era solamente un mecanismo para privatizar el monopolio estatal de un bien o servicio existente, sino para fomentar la producción privada de uno nuevo. Lo que se concedía aquí- además de los derechos monopólicos que, de por sí, podían fomentar el negocio- eran determinadas ventajas económicas. En el caso de las

²³ Coatsworth, 1976, p. 23-61. Para entender mejor como se conectaban estos caminos a través de las regiones, los estados y los puertos.

concesiones ferrocarrileras, tales ventajas iban desde las exenciones fiscales hasta los subsidios directos para asegurar la rentabilidad de las inversiones.²⁴

Tanto el ferrocarril como el tendido de las vías era de competencia federal, hasta que las concesiones se abrieron a manos extranjeras debido a la incapacidad técnica y financiera del gobierno mexicano, que extendió subsidios, otorgó tierras en propiedad y asignó franquicias para este propósito; lo cual permitió el incremento de la inversión extranjera en este rubro y fomentó los lazos políticos y económicos entre el gobierno mexicano y los concesionarios del ferrocarril.

Durante el Porfiriato se destinaron mayores fondos para el mejoramiento de caminos que conectaran las principales ciudades productivas, que se complementaba con recursos locales sobre todo a través de los estados por donde transitaban estos caminos, algunos otros aportados por los municipios, comerciantes, propietarios y como parte de las cuotas de pasajeros en el transporte. Con el advenimiento del ferrocarril, estos fondos fueron canalizados a la construcción y al desarrollo de los ferrocarriles en detrimento de los caminos nacionales. De este modo el uso del ferrocarril representó un incremento en las exportaciones, consolidando a las líneas más importantes, sobre todo a las de exportación internacional, como el Ferrocarril Mexicano, el Ferrocarril Central, el Ferrocarril Interoceánico y el Ferrocarril Nacional, intensificando los vínculos entre el gobierno federal, los gobiernos estatales, municipales y los actores locales.

La obra porfirista atrajo una serie de trabajos para la modernización física, acompañadas por una euforia de progreso, en gran medida depositado en el ferrocarril como innovación del transporte. Estas obras que podemos ubicar entre 1880 y 1930 se relacionaron con el saneamiento urbano, puertos, ferrocarriles y edificios. Para este periodo podemos observar que la inversión federal en millones de pesos se incrementa desde los inicios del Porfiriato hasta su término.²⁵

²⁴ Connolly, 1997, p. 58.

²⁵ *Ibídem*, p.80. Se detalla el presupuesto ejercido para los distintos rubros arriba citados, las subvenciones pagadas a las líneas del ferrocarril en distintos años hasta 1910 y los kilómetros de ferrocarril construidos anualmente.

Para comprender la obra pública durante el Porfiriato y sus años posteriores, no solo la que tiene que ver con ferrocarriles, sino su extensión a otras áreas de inversión y explotación, debemos en primer término analizar la figura de la concesión y como ésta fue parcialmente desplazada por el contratismo a finales del siglo XIX. Cuando el Estado concede una concesión como un derecho de uso o de explotación a particulares, esto significa que está ejerciendo un derecho sobre la tierra con fines de explotación, derecho de vía, de la propiedad del agua o del subsuelo y de los terrenos que resulten involucrados. Esto según Connolly, deriva del concepto patrimonialista de la propiedad, como una herencia de la colonia.²⁶

En ese sentido, la propiedad originaria de la corona fue asumida por el estado independiente, que no extinguió la soberanía que tiene el estado sobre las tierras. Bajo esta idea, la concesión aparece como el traslado a manos particulares de un derecho exclusivo de explotación que es dominio del estado. Esto le da al estado el control sobre las vías de comunicación y los puertos, siendo ese control precisamente lo que le da el sentido a las concesiones de obra pública durante el siglo XIX.

Siguiendo el sentido de estas ideas podemos comenzar a adentrarnos en la conceptualización de la obra pública, como una fuente de ingresos estatales y no en el sentido actual, como un interés general que ocasiona el gasto público. Entonces las obras públicas adquirieron un sentido más de negocio que de inversión. Hacia finales de la colonia y durante casi todo el siglo XIX, el escaso trabajo asalariado representaba un obstáculo para la realización de obras públicas. Cuando surgió la necesidad del ferrocarril como un nuevo medio de transporte, así como de otras instalaciones en el país, la concesión se reformuló para adquirir un nuevo sentido. La construcción de un ferrocarril necesitaba además de un pago de salario para la mano de obra capacitada, la compra de materiales y maquinaria producidos industrialmente, lo cual representaba una inversión con sus respectivas ganancias, en donde la concesión ya no solo era un mecanismo para privatizar un bien o servicio, sino para fomentar la producción privada de uno nuevo, que además de los derechos monopólicos para fomentar el negocio, otorgaba determinadas ventajas económicas, que para el caso de las concesiones ferroviarias, iban desde extensiones fiscales hasta subsidios para asegurar la rentabilidad de las inversiones²⁷.

²⁶ Connolly, 1997, p. 55.

²⁷Ibídem, p.58.

Recapitulando hasta aquí, lo que tenemos a mediados del siglo XIX, es una herencia histórica que recae en el sentido de la propiedad y que se ve justificada con la figura de la concesión, una serie de necesidades económicas, ideológicas y políticas que permitieron el camino para que el estado adoptara la promoción económica, y los medios indispensables para lograrlo. De modo que el uso y propiedad de la tierra se vuelve una condición necesaria para la construcción de la obra pública y uno de los subsidios más importantes para los concesionarios.

Ahora, para el año de 1880, no se dispone de los medios técnicos o financieros para implementar esta política. Por lo cual la concesión adquiere otra característica, pues ya no es solamente un instrumento para compensar la incapacidad de producir la obra, sino para que el estado delegue la responsabilidad, siendo la figura para atraer a los medios técnicos y financieros, en otras palabras, a las empresas extranjeras constructoras de ferrocarriles.

Las obras concesionadas, en particular los ferrocarriles, no lo fueron solo por su calidad de ser “obras públicas”, sino porque el subsidio que acompañaba a la concesión se aplicaba como instrumento de fomento económico²⁸.

Así fue como tanto las líneas de navegación, como los ferrocarriles en el valle de México, los telégrafos y posteriormente la generación de energía eléctrica y los tranvías entre otras obras, fueron objeto de la política de la concesión. De modo que, para la década de 1890, la concesión con subsidio, se había extendido hasta incluir la construcción de hoteles y fraccionamientos en la ciudad de México. Las concesiones y sus posibilidades de negocio tuvieron un efecto en los agentes políticos de la época, pues condicionaba los márgenes de acción de los individuos que las otorgaban, al ofrecerles varias posibilidades económicas, las cuales se otorgaron en muchas ocasiones con falta de criterios financieros y técnicos, por lo menos hasta la década de 1900²⁹.

²⁸ Connolly, 1997, p. 62.

²⁹Ibídem, pp. 64-65.

En el año de 1888, México adquirió préstamos del extranjero y aumentó la emisión de bonos de la deuda interna. Con ello, existió un cambio en la división de las funciones entre los niveles de gobierno, así como el tipo de obras públicas que podían realizar, el arreglo de estas obras entre el sector privado y público para su producción, así como el sentido del concepto mismo de obras públicas. Esta situación generó una tendencia a centralizar las funciones en manos del gobierno federal, con un acaparamiento de los medios económicos y del resto de la estructura político administrativa. Esto generó un debilitamiento en las finanzas de los gobiernos locales debido a una serie de reformas constitucionales que se dieron entre 1884 y 1901, con las que se abolieron las alcabalas y otros impuestos locales, prohibiendo a los gobiernos de los estados contraer deuda externa³⁰.

Con el fin de las posibilidades de los niveles administrativos estatales para el acceso a la contratación de grandes obras, la centralización de las obras públicas recayó entonces en el gobierno federal. La obtención de préstamos del gobierno federal le permitió recuperar gradualmente sus prerrogativas en transporte y derecho de vía. Esto reafirmó la centralización económica, administrativa y geográfica de las obras públicas durante el Porfiriato. Es así como la construcción de una buena parte de las obras públicas, tanto las que eran construidas por el gobierno, como las que tenían el carácter de obra pública, fueron encargadas a contratistas. La construcción de obras por contrato generó un endeudamiento público, el cual podemos ejemplificar con el caso de la empresa S. Pearson & Son. y las obras en las que intervino por contrato con el gobierno federal. Dicho de otro modo, esta centralización de las funciones gubernamentales dejó una estructura institucional para la producción de obras públicas por contrato a partir de los últimos años del siglo XIX.

Esta obra pública fue durante el Porfiriato y sus años posteriores, canalizada en su mayoría a la construcción de ferrocarriles, que en el año de 1891 alcanzó una cifra de 25 millones de pesos, que en comparación con las obras de comunicación en su punto más alto en el año de 1908 fue de 7 millones de pesos, para edificios y monumentos en el año de 1908 fue de 5 millones de pesos y el de telégrafos para el año de 1885 fue de 11 millones de pesos³¹ (según la cifra más alta anual entre los años de 1882 y 1912).

³⁰ Tena, 1992, pp. 705-713.

³¹ Rojas, 1986, p. 203.

Por su parte, como ya se ha dicho, debido a la incapacidad técnica y financiera del gobierno mexicano para construir ferrocarriles, y a la confianza depositada en los capitales extranjeros, la mayor parte de las concesiones fue otorgada a empresas extranjeras, con amplios beneficios como franquicias, tierras y subsidios en efectivo. Con una estimación que asciende a los 1 130 millones de pesos para el año de 1911.³²

El financiamiento de las obras a través del endeudamiento también generó cambios en la manera de administrar el fomento de los ferrocarriles y las obras públicas, existiendo una clara relación entre los contratistas y sus acreedores, la cual tenía una relación directa con los préstamos posteriores una vez establecido el contrato. El contratismo también se distinguió por la distribución de nuevas rutas ferroviarias, dentro de las cuales entran algunos de los pequeños ramales o líneas del ferrocarril, como el Xalapa-Teocelo. Por su parte, el contratismo tendió en sus años posteriores, a un mayor control del estado sobre el sector y de una mejor supervisión de los dineros gastados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en buena medida por la presencia de Limantour en los asuntos relacionados con el financiamiento y con la promoción de obras públicas a partir de 1893³³.

Es importante entender que gran parte de la obra pública, sobre todo la de ferrocarriles fue cambiando de concesiones a contratos para finales del siglo XIX. Para el caso del ferrocarril Xalapa-Teocelo, vemos concesiones hasta el año 1898 y posteriormente contratos entre la compañía Jalapa Railroad & Power Company y el gobierno mexicano. Con las características para el contratismo en obra pública aquí ya descritas.

En resumen, el sistema de producción de obras públicas y su éxito a finales del siglo XIX, se debió al contratismo. Obras y servicios se delegaron a empresas particulares y gran parte del proyecto ferroviario se construyó bajo este esquema. La distinción entre el contratismo y el sistema de concesiones radica según Connolly en tres aspectos: el primero, el tipo de obra por contratos es diferente al de las obras concesionadas, siendo que las obras contratadas desempeñan funciones estratégicas nacionales y porque su explotación o uso no representa un negocio rentable. En segundo lugar, el control del gobierno sobre las obras producidas y los servicios que ofrecen, desde el diseño del proyecto y la toma de decisiones, hasta la administración de los servicios, los derechos de tierras, de las obras y las empresas

³² Nicolau, 1965, p. 1154.

³³ Connolly, 1997, pp. 88-89.

responsables de su explotación. Y como tercera característica, la centralización de los recursos financieros y la capacidad de endeudamiento del gobierno federal³⁴, el cual no podía más que provenir directamente del extranjero, como ya se abordó anteriormente en este apartado.

Por su parte, haciendo un balance general sobre la obra pública, para el tiempo que nos interesa y hasta donde pude encontrar datos, entre 1880 y 1920, bien sabemos que los ferrocarriles fueron la mayor inversión en obras realizadas, cuyos kilómetros de vía se extendieron de 9 850 km en 1891 a 19 280 por lo menos hasta 1910³⁵, con un monto en subsidios para el año de 1902 que rondó los 144 891 743.92 pesos.³⁶

En cuanto a las obras de urbanización como la pavimentación de calles, el alumbramiento, el abastecimiento de agua, la red del drenaje y las obras hidráulicas, fueron responsabilidad de los municipios y en caso de algunas ciudades, debido a las inversiones de los gobiernos estatales. Para lo cual, recurrieron a contratistas, muchos de ellos compañías constructoras de ferrocarriles, para el caso de los grandes ramales vemos el ejemplo de la empresa S. Pearson & Son., que además de ser la encargada de culminar la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, fue contratada para encargarse de la construcción y mantenimiento de otras obras públicas como las aquí descritas. Y para el caso de los municipios de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo, la empresa Jalapa Railroad & Power Co. y los empresarios vinculados a esta, contratistas del ferrocarril Xalapa-Teocelo, se hicieron de contratos para la construcción de obra pública en la región, en el ámbito de la urbanización desde finales del siglo XIX y hasta la década de los años 20 del siglo XX, como se verá en el siguiente capítulo.

³⁴ Connolly, 1997, p. 107.

³⁵ Calderón, 1965, pp. 568, 628.

³⁶ Macedo, 1905, pp. 230-231.

Inversiones en obras de urbanización en algunos municipios de México 1890-1920	
Municipio y obras	Contratista
Ciudad de México Desagüe del valle Gran canal 1889- 1897	S. Pearson & Son.
Ciudad de México Túnel Pavimentación hasta 1903 Abastecimiento de agua potable Drenaje, compra de equipo y maquinaria	Reid & Campbell Cia. de Adoquines y Asfaltos 1891-1900 Barber Asphalt Paving Co. 1900-1903 (55 calles) Neuchatel Co. 1900-1903 (33 calles) Administración Directa de la Junta Directiva de Provisión de Aguas Potables 1905-1913 Holly Manufacturing Co. 1897-1899
Ciudad de México Construcción parcial	Letellier & Vezin 1898-1903
Veracruz Abastecimiento de agua potable Drenaje	S. Pearson & Son. 1901-1904
Coatzacoalcos Saneamiento y drenaje	S. Pearson & Son. 1906
Salina Cruz Saneamiento y agua	S. Pearson & Son.
Xalapa Coatepec Teocelo Drenaje Edificios y complejos Pavimentación Alumbrado	John B. Frisbie Jalapa Railroad & Power Co. W.K. Boone 1911-1920 (sin datos precisos sobre los años de las obras en los 3 municipios)
Mazatlán saneamiento	S. Pearson & Son.
Tampico saneamiento	Aston Chanler 1901
Puebla	Cia. Bancaria de Obras y Bienes Raíces 1907- 1910
Monterrey	Stocker & Walker

***Cuadro 1.** Fuentes: Saneamiento y agua en la Ciudad de México, Mansilla, 1990. Inversión en otras obras, SCOP y Gamboa 1982. Sobre Xalapa, Coatepec y Teocelo, en García, 1989.

Como puede verse en el cuadro 1, las inversiones en urbanización fueron realizadas en gran medida por las mismas compañías contratistas del ferrocarril en México para los años de 1890 a 1920. Ahora, comparando los números de la inversión pública en los ferrocarriles con los de la urbanización hasta el año de 1910, nos damos cuenta que no existió un cambio sustancial en cuanto a la inversión, que se mantuvo en alrededor de un 10% según diversos cálculos³⁷. Únicamente siendo legados por el gobierno los trabajos de construcción, tanto de grandes obras como de algunas obras pequeñas a nivel estatal o municipal, a los contratistas ferroviarios extranjeros llegados al país durante el Porfiriato. Finalmente, cabe destacar que estas obras de urbanización son palpables dentro del contexto urbano de las ciudades. El drenaje, las calles pavimentadas, el alumbrado público, las redes de agua, así como los ferrocarriles, los tranvías urbanos y los puertos beneficiaban y daban servicio a un cierto sector de la población, y algunas de ellas llegaron a ser de uso exclusivo o privado cuando su financiamiento fue público, aunque ese es un tema que no se trata en este trabajo.

1.3 Ramales troncales

Entender por qué la atención se concentra en las grandes líneas del ferrocarril y no en los pequeños ramales como el Xalapa-Teocelo, el Córdoba-Coscomatepec o los tranvías urbanos, cobra importancia para poner en perspectiva el tema de investigación. A su vez, esto nos permitirá tener un panorama general sobre el sistema ferroviario mexicano y veracruzano así como de las líneas más importantes del país en el sentido de la forma en la que operaban sus concesionarios, su importancia empresarial y sus conexiones económicas y políticas en las distintas regiones por las cuales circularon sus intereses. Además, se hará un énfasis particular en el Ferrocarril Interoceánico por la importancia que representó para la ciudad de Xalapa, el tranvía urbano y el ferrocarril Xalapa-Teocelo, así como para el sector empresarial vinculado a éste, para comprender la configuración del paisaje regional y local. Con ello voy a delinear la dinámica de movilidad en torno a Los Sauces en Xalapa, donde se encontraban las estaciones del ferrocarril Xalapa-Teocelo y la del Ferrocarril Interoceánico, tema que abordaré en el último capítulo.

³⁷ Morse, 1975. Como se citó en Connolly, 1997, p. 103

Durante el primer período de gobierno del presidente Porfirio Díaz (1876-1880) se promovió la construcción ferroviaria por medio de concesiones a los gobiernos de los estados y a particulares mexicanos, además de las administradas en forma directa por el estado. Bajo concesión a los gobiernos de los estados se construyeron las líneas de Celaya-León, Omestuco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar de Matamoros y Mérida-Peto. Bajo concesión a particulares mexicanos destacan las líneas del Ferrocarril de Hidalgo y las líneas de Yucatán. Por administración directa del estado, el Ferrocarril Nacional Esperanza-Tehuacán, el Ferrocarril Nacional Puebla-San Sebastián Texmelucan y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Más tarde, la mayoría de estas líneas formarían parte de los grandes ferrocarriles de capital extranjero, y se unirían a los Ferrocarriles Nacionales de México en un período posterior (cuando fueron nacionalizadas por José Yves Limantour, Secretario de Hacienda en 1908).

En 1880 se otorgan tres importantes concesiones ferroviarias a inversionistas norteamericanos, con toda clase de facilidades para la construcción e importación de material y equipo rodante, que dieron origen al Ferrocarril Central, al Ferrocarril Nacional y al Ferrocarril Internacional. Al concluir el primer período de gobierno de Díaz, en 1880, la red de vías férreas de jurisdicción federal contaba con 1,073.5 km de vía. Posteriormente, durante los cuatro años de gobierno de Manuel González se agregaron a la red 4,658 km. El Central concluyó su tramo hasta Nuevo Laredo en 1884 y el Nacional avanzó en sus tramos del norte al centro y viceversa. En ese año la red contaba con 5,731 km de vía.

El retorno de Porfirio Díaz y su permanencia en el poder de 1884 a 1910 consolidaron la expansión ferroviaria y las facilidades a la inversión extranjera. En 1890 se construyen 9,544 km de vía; 13,615 km en 1900; y 19,280 km en 1910.

Principales líneas del ferrocarril en México 1888-1929	
Ferrocarril	Descripción
Ferrocarril Central	Concesión otorgada a la compañía bostoniana Achison, Topeka, Santa Fe. Línea entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez (Paso del Norte). Inaugurada en 1884 con un ramal al Pacífico por Guadalajara y otro al puerto de Tampico por San Luis Potosí. El primer ramal se inauguró en 1888 y el segundo en 1890.
Ferrocarril de Sonora	En funciones desde 1881, concesionado a la Achison, Topeka, Santa Fe. Línea de Hermosillo a Nogales, frontera con Arizona.
Ferrocarril Nacional	De la Ciudad de México a Nuevo Laredo. Inaugurada su línea troncal en 1888. Posteriormente con la compra del Ferrocarril Michoacano del Sur, se extendió hasta Apatzingán y por el norte se vinculó con Matamoros. Quedó concluido en su totalidad en 1898.
Ferrocarril Internacional	De capital norteamericano. Línea de Piedras Negras a Durango, a donde llegó en 1892.
Ferrocarril Interoceánico	De capital inglés. Línea de la Ciudad de México a Veracruz, vía Jalapa (1888). Con ramal a Izúcar de Matamoros y Puente de Ixtla.

<p>Ferrocarril Mexicano del Sur</p>	<p>Concesionado a nacionales, finalmente fue construido con capital inglés. Línea que va de la ciudad de Puebla a Oaxaca, pasando por Tehuacán. Fue inaugurada en 1892. En 1899 compró el ramal de Tehuacán a Esperanza del Ferrocarril Mexicano.</p>
<p>Ferrocarril de Occidente</p>	<p>De capital inglés. Línea del Puerto de Altata a Culiacán en el estado de Sinaloa. Ferrocarril Kansas City, México y Oriente, de capital norteamericano. Derechos comprados a Alberto K. Owen en 1899. Línea de Topolobampo a Kansas City que sólo logró consolidar el trayecto de Ojinaga a Topolobampo, con la construcción por la S.C.O.P. del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico de 1940 a 1961.</p>
<p>Ferrocarril Nacional de Tehuantepec</p>	<p>Del puerto de Salina Cruz en el Océano Pacífico a Puerto México (Coatzacoalcos) en el Golfo de México. Inicialmente de capital estatal, en 1894 se responsabiliza de su construcción la firma inglesa Stanhope, Hampson y Crothell, con malos resultados. En 1889 se encarga de su reconstrucción la Pearson and Son Ltd. Esta misma compañía se asocia en 1902 con el gobierno mexicano para la explotación del ferrocarril. En 1917 se rescinde el contrato a la Pearson y el gobierno toma a su cargo la línea, anexada a los Ferrocarriles Nacionales de México en 1924.</p>
<p>Ferrocarril Mexicano del Pacífico</p>	<p>De capital norteamericano. Línea de Guadalajara a Manzanillo pasando por Colima. Fue concluida en 1909.</p>
<p>Ferrocarril Sud-Pacífico</p>	<p>Del grupo norteamericano Southern Pacific. Producto de la unidad de varias líneas. Parte de Empalme, Sonora, y llega a Mazatlán en 1909. Finalmente, la línea llega Guadalajara en 1927.</p>

Ferrocarriles Unidos de Yucatán	Financiado por empresarios locales. Se integraron en 1902 con los diversos ferrocarriles existentes en la península. Permanecieron aislados del resto de las líneas férreas hasta 1958, con el ensanchamiento del ramal Mérida a Campeche y su conexión con el Ferrocarril del Sureste.
Ferrocarril Panamericano	Inicialmente de capital norteamericano y del gobierno de México por partes iguales. Unió la frontera con Guatemala, en Tapachula y San Jerónimo, con el Nacional de Tehuantepec pasando por Tonalá. Se terminó de construir en 1908.
Ferrocarril Noroeste de México	En operación en 1910. De Ciudad Juárez a La Junta en el estado de Chihuahua. Posteriormente integrado al Chihuahua-Pacífico.
Ferrocarriles Nacionales de México	En 1908 nacen los con la fusión del Central, el Nacional y el Internacional (junto con varios ferrocarriles pequeños que le pertenecían: Hidalgo, Noroeste, Coahuila y Pacífico, Mexicano del Pacífico). Los Nacionales de México contaban en total con 11,117 km de vías férreas en territorio nacional. En 1910 estalla la Revolución Mexicana peleada sobre rieles. Durante el gobierno de Francisco I. Madero la red aumenta 340 km. Para 1917 se habían agregado a la red de los Nacionales de México los tramos Tampico-El Higo (14.5 km), Cañitas-Durango (147 km), Saltillo al Oriente (17 km) y Acatlán a Juárez-Chavela (15 km).
Ferrocarril Sub-Pacífico	Comienza en 1929 y Unió a Nogales, Hermosillo, Guaymas, Mazatlán, Tepic y Guadalajara. Además, se avanzó en la línea que cubriría los estados de Sonora, Sinaloa y Chihuahua.

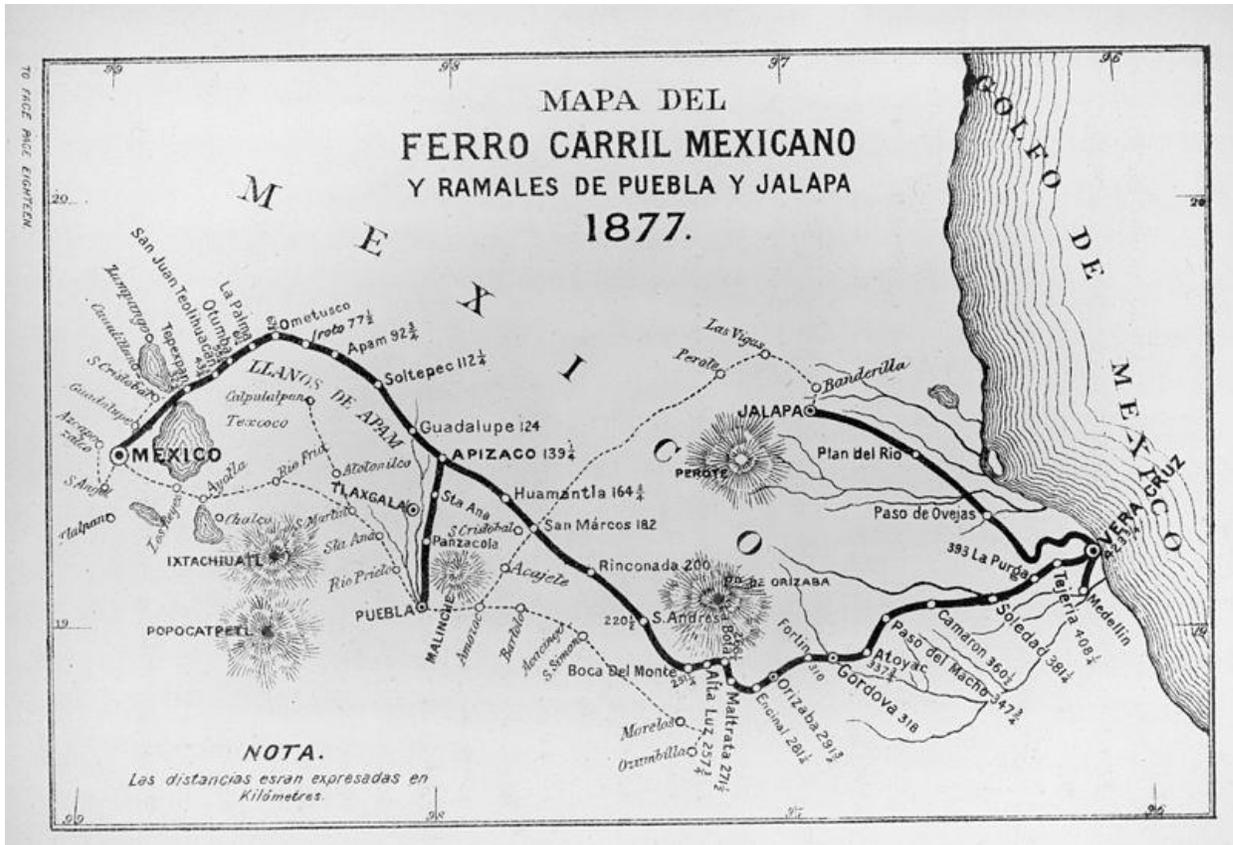
*Cuadro 2. Fuente: México Desconocido, 2017. Red Ferroviaria. Recuperado de <https://www.mexicodesconocido.com.mx/red-ferroviaria.html>

Los grandes ramales del ferrocarril que se extendieron por el territorio mexicano durante el siglo XIX reflejaron una interconexión a nivel nacional. Es claro que el propósito del tendido de estos ramales en el país es conducirlos ya sea hacia los puertos o encaminarlos hacia la frontera con los Estados Unidos. Por eso es que vemos a estos ramales extenderse por kilómetros de vía para conectar al centro del país con la frontera norte como es el caso del Ferrocarril Central, que se extiende desde ciudad de México hasta Ciudad Juárez, el Ferrocarril de Tehuantepec que conecta al Océano Pacífico con el Golfo de México, desde Salina Cruz hasta Coatzacoalcos, el Ferrocarril Interoceánico, que se extiende desde Ciudad de México al puerto de Veracruz y el Ferrocarril Mexicano para conectar a México y Veracruz con una ruta diferente a la del Interoceánico vía Orizaba.

Estos grandes ramales permiten analizar una lógica de la expansión ferroviaria ligada a intereses económicos extranjeros con la política de desarrollo tecnológico nacional, en donde se articulan intereses con distintos grados de complejidad, desde recursos financieros, capital humano y distintas formas empresariales, hasta la política de inversión ventajosa ligada hacia el exterior, el desarrollo del capitalismo en América latina y la forma en la que se descapitalizan las economías en vías de desarrollo, por mencionar algunas (que en el caso de Xalapa y sus alrededores se ve ligado a los intereses económicos en el recurso financiero, las nuevas políticas de inversión y sus formas empresariales). Este campo de análisis permite centrar los estudios a los grandes ramales con miras al desarrollo empresarial y a los efectos que estos tuvieron sobre la organización económica, política y social en distintos contextos históricos. De modo que, es de importancia para este trabajo el exponer el funcionamiento de los grandes ramales del ferrocarril durante el Porfiriato y en los años posteriores a la revolución, para entender el entramado de las vías férreas en el país, y así poder contextualizar las líneas del Ferrocarril locales y principalmente a las que estuvieron en las cercanías de Xalapa para darles un contexto histórico y espacial. En ese sentido, se abordará de manera concreta los casos del Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz), el Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Interoceánico, este último vinculado estrechamente a la línea Xalapa-Teocelo y el tranvía urbano, que transitaba desde Ciudad de México a Veracruz, vía Xalapa.

1.3.1 Ferrocarril Mexicano (México-Veracruz)

El Ferrocarril Mexicano fue la primer línea férrea inaugurada en México en el año de 1873, construida con capital inglés, conectó la Ciudad de México con el puerto de Veracruz vía Orizaba, contaba con un ramal de Apizaco a Puebla y para el año de 1876, la longitud de su línea era de 679.8 km.³⁸



***Mapa 1.** Primera línea del ferrocarril entre Veracruz y México, con el ramal de Apizaco a Puebla y la línea de Veracruz a Xalapa. Fuente: H.C.R. Becher, 1877. A trip to Mexico : being notes of a journey from Lake Erie to Lake Tezcuco and back.

Resalta en primer lugar que ésta es la primera concesión otorgada en México para la construcción de un ferrocarril, el presidente Anastasio Bustamante consigna a Francisco Arrillaga esta obra en el año de 1837. Veinte años después, en 1857, la concesión quedó a

³⁸ México Desconocido, 2017. Red ferroviaria. Recuperado de <https://www.mexicodesconocido.com.mx>

manos de Manuel y Antonio Escandón, durante el Segundo imperio de México, la construcción avanzó muy lento, como veremos a continuación.

A partir de 1837 comienza el impulso por la construcción de vías férreas en el país, la primera mitad del siglo XIX se vio envuelta en conflictos bélicos y guerras extranjeras, el panorama de inestabilidad política producto del conflicto entre las facciones surgidas a raíz de la independencia ocasionaron un obstáculo para la inversión de capitales extranjeros que lograran activar la economía para sacar al país del atraso tecnológico en el que se encontraba. A pesar de los esfuerzos promovidos por el gobierno para impulsar la construcción de ferrocarriles y alentar el ánimo de los empresarios locales, los proyectos ferrocarrileros avanzaron muy lentamente, siendo hasta la restauración de la república en 1867 cuando comenzaron a verse consolidados.³⁹

Existió un evidente debate sobre si el ferrocarril debía pasar por Orizaba o vía Xalapa, Antonio Escandón seleccionó un topógrafo durante un viaje a Estados Unidos en 1857 para realizar los trabajos de la ruta entre México y Veracruz. El ingeniero seleccionado obedeció a una decisión tomada entre Escandón y el entonces ministro de México en Washington. El ingeniero elegido Andrew Talcott tenía una amplia experiencia en la construcción de ferrocarriles en los Estados Unidos. El levantamiento topográfico se realizó con la intención de poder decidir la ruta que tomaría el ferrocarril; existía un informe preliminar sobre la ruta vía Xalapa que fue entregado a Talcott, en este informe, que había sido elaborado por Pascual Almazán a partir de un rápido viaje por la región, arrojó conclusiones altamente negativas, para verificar este informe se comisionó a dos ingenieros para realizar el viaje por la ruta a Xalapa, sin embargo, debido a las condiciones políticas y sociales de la época, sobre todo por los grupos en rebelión al régimen liberal y los asaltos que comúnmente se daban durante los viajes, se decidió no realizar ninguna de las inspecciones sobre las rutas del ferrocarril, además se regresó a los Estados Unidos a la mayoría de los ingenieros y encargados que inspeccionarían la ruta por Xalapa.⁴⁰

Para 1875 se tenía construida la vía angosta del ferrocarril hacia Xalapa, impulsada en gran parte por los esfuerzos realizados por Ramón Zangroniz, seguía la ruta inspeccionada por Almazán faltando el menos del dos por ciento para concluirse, mientras que a la ruta vía

³⁹ Valencia, 2017, pp. 31-32.

⁴⁰ Gresham, 1975, pp. 67-68.

Orizaba le faltaba alrededor del cuatro por ciento. Según los informes de los ingenieros las dificultades para consolidar la vía hacia Xalapa eran menores en cuanto al número y el tipo de puentes que debían concluirse, así como los cortes y los túneles para consolidarla. Un ingeniero informó en 1911 que de haber concluido los estudios con mayor detenimiento se habría optado por conducir el camino de la vía férrea por Xalapa.⁴¹ Mientras que el informe de un segundo ingeniero advirtió que la ruta vía Xalapa sería la más adecuada de acuerdo a las especificaciones sobre la pendiente general.⁴² De acuerdo a estos hechos, la decisión tomada en 1858 contradecía a la de los informes realizados por los ingenieros encargados de acuerdo a la inspección geográfica. La realidad es que los hermanos Escandón decidieron la ruta vía Orizaba, argumentando que el informe realizado por Almazán era suficiente. Los Escandón se verían beneficiados con la ruta a través de Orizaba debido a que obedecía a sus intereses económicos, pues tenían negocios en la región, eran dueños de la fábrica textil de Cocolapan cercana a Orizaba y situada junto a la ruta del ferrocarril. Además de soportarse en el informe de Almazán, los Escandón argumentaron que la zona vía Orizaba tenía una mayor densidad de población y una mayor actividad económica, de este modo el ferrocarril proporcionaría mayores ventajas a la nación.⁴³

La construcción del Ferrocarril Mexicano como es el caso de otras líneas se realizó por etapas, el primer tramo se concluyó en agosto de 1864 desde México a la Villa de Guadalupe Hidalgo y de Tejería a Paso del Macho en 1867, una segunda etapa en septiembre de 1869 con la línea de Apizaco a Puebla, inaugurada por el presidente Juárez y una tercera etapa con su culminación en Orizaba en el año de 1872, finalmente inaugurada en enero de 1873.⁴⁴

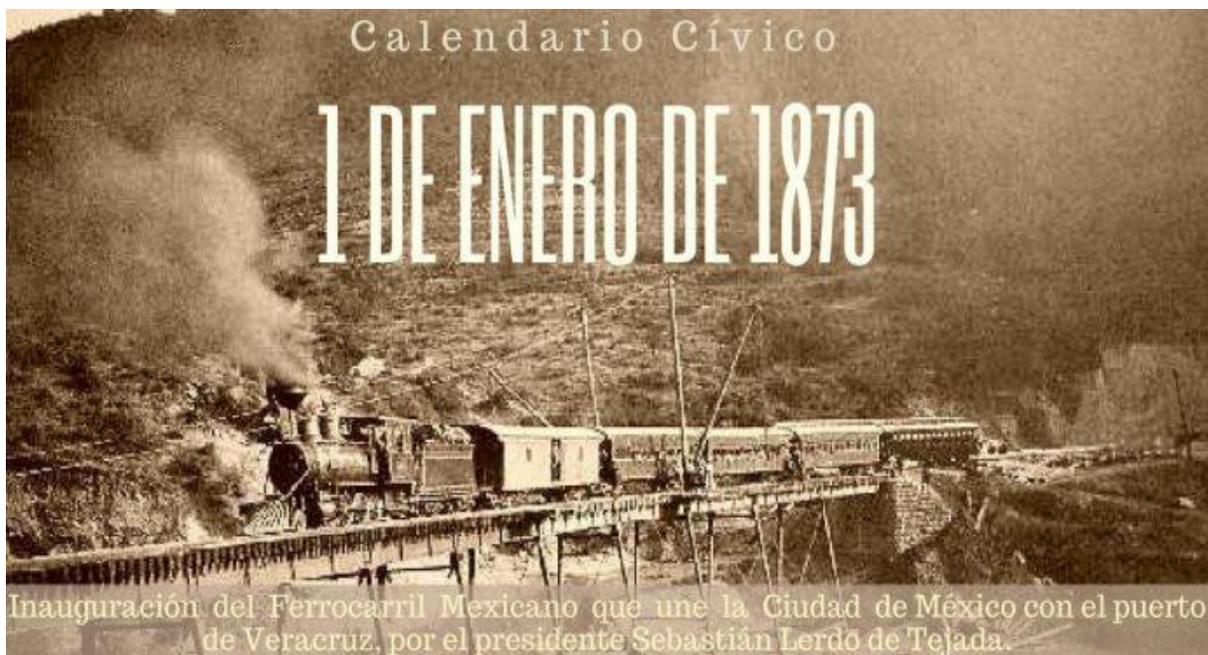
⁴¹ Low, "Review", p. 1611-1612. Como se citó en Gresham, 1975, p. 69.

⁴² Ibidem, p. 1613. Como se citó en Gresham, 1975, p. 69.

⁴³ Gresham, 1975, p. 70.

⁴⁴ Moreno, Roberto E., 2005. El ferrocarril México Veracruz fue inaugurado con pompa en 1873.

La Crónica de Hoy. Recuperado de <http://www.cronica.com.mx>



***Fotografía 1.** Inauguración del Ferrocarril Mexicano. Fuente: Plumas Libres, 25 de marzo de 2019. Recuperado de <https://plumaslibres.com.mx/2019/01/01/un-dia-como-hoy-se-inaugura-el-ferrocarril-mexico-veracruz/>

La narrativa contenida en el periódico *El Siglo XIX*⁴⁵, detalla el recorrido de la comitiva presidencial desde su salida de Ciudad de México (estación de Buenavista) hacia Orizaba, su estancia de seis días en la ciudad y su regreso a México. El periódico destaca un informe detallado remitido desde Orizaba, anunciando el término de la línea con la conclusión de los túneles y una máquina de pruebas para verificar el funcionamiento de la vía, así mismo, se informa sobre las condiciones sanitarias del puerto de Veracruz, libre de enfermedades y con un clima dispuesto al viaje. Dada la euforia por el tren y su inauguración (lo cual vemos comúnmente en las inauguraciones de vías a lo largo del siglo XIX, lo mismo para el caso del ferrocarril Xalapa-Teocelo, inaugurado por el presidente Díaz) la ocupación hotelera en el puerto de Veracruz se vio a tope, no quedando lugares disponibles para los visitantes al evento del primero de enero de 1873.

⁴⁵ *El Siglo XIX* del 19 de diciembre de 1872 al 7 de enero de 1873 (microfilm, UNAM, Hemeroteca Nacional), séptima época, años XXXII y XXXIII, tomos 54 y 55, números 10 y 209.

Viaje Sencillo	
Primera clase	\$16.00
Segunda clase	\$12.50
Tercera clase	\$7.50

***Cuadro 3.** Costo inaugural de los pasajes. Ferrocarril Mexicano. Fuente: El Siglo XIX 23 de septiembre de 1872, (microfilm, UNAM, Hemeroteca Nacional), séptima época, años XXXII, tomo 54, número 10.

El lunes 23 de septiembre de 1872 el periódico El siglo XIX publica, “esta baratura es una de las primeras ventajas del ferrocarril”, refiriéndose al costo de los pasajes. Este gusto discursivo se une al de muchos de los habitantes y gobernantes decimonónicos que veían al ferrocarril como el monstruo tecnológico del transporte que aventajaba la comunicación y el traslado de pasajeros y mercancías, llevando consigo el tan anhelado progreso.

De acuerdo con la nota se recibieron telegramas desde las estaciones de Sultepec, Orizaba y Tejeria entre los días 1 y 3 de enero de 1873. “Ayer por la noche (martes 31 de diciembre de 1872), la Estación de Buenavista presentaba el aspecto más interesante, varias hogueras encendidas, iluminaban con su luz rojiza a los grupos de trabajadores que con esfuerzos verdaderamente atléticos preparaban todo lo concerniente al principio de la festividad que hoy tiene lugar”. “Desde muy temprano un crecido número de locomotoras se dispuso, y a las dos de la mañana todas estaban en estado de servicio”. “A las tres, los vagones estaban colocados en la estación convenientemente, y a las cuatro los entusiastas repiques y la prolongada salva de artillería, anunciaron que el presidente había salido de palacio. “El Sr. Lerdo de Tejada se presentó en el lugar de la salida del tren contento ... y estrechaba con efusión la mano de sus amigos”. “En pocos momentos, el gran número de vagones que formaban el tren se llenó completamente por los invitados, y a las cinco de la mañana el agudo silbido de la locomotora anunció el momento de la partida ... La música del primer Batallón de línea dejó oír entusiastas dianas, y una batería convenientemente colocada cerca de la estación conmovió a los circunstantes con una salva de 21 cañonazos”. “El primer tren se perdió entre las frondosas arboledas de Buenavista, y una hora después el segundo salía de una manera no menos entusiasta que el anterior ... iba allí toda la gente de pluma, todos

nuestros amigos periodistas, formando una algarabía ensordecedora”. “La esplendente aurora del primer día del año, derramó sus reflejos sobre los que presenciamos este suceso de tan trascendental interés”.⁴⁶

Este ferrocarril impulsó la comunicación y el comercio en todo el país, y particularmente, en la región de estudio que interesa a este trabajo, como vemos en el mapa no.1, el ramal se extiende desde Veracruz a México, conectándose por 3 vías hacia Medellín, Xalapa (Interoceánico) y Puebla. Era una línea troncal al igual que la del Interoceánico, que junto con la del Nacional de Tehuantepec y la línea de Veracruz al Istmo, posicionaron al estado de Veracruz como uno de los mejor conectados por vías férreas en el país, uniendo dos puntos clave del comercio hacia los últimos años del siglo XIX.

El Ferrocarril Mexicano enlazó a la ciudad de México con Veracruz a través de 423.75 km de vía, 47 km de Apizaco a Puebla, 40 km entre Orizaba y Bocal del Monte, transitando una complicada geografía en cuyos tramos las necesidades hicieron de la ingeniería constructiva una proeza por la altura, el paso sobre ríos y barrancas, construyendo viaductos y túneles. Antonio Escandón comerciante y hacendado, segundo concesionario, culmina los trabajos de construcción junto con la Imperial Railway Co. y posteriormente con la compañía Imperial Mexican Railway, quien dirigió la línea por Córdoba y Orizaba, no así por Xalapa. En sus inicios este ferrocarril contó con veintisiete estaciones, doce de ellas en territorio veracruzano: Veracruz, Tejería, Purga, Soledad, Camarón, Paso del Macho, Atoyac, Córdoba, Fortín, Orizaba, Maltrata y Boca del Monte, con 180 km de extensión.⁴⁷

Si bien los costos de los pasajes para este ferrocarril eran accesibles para la época, de acuerdo a la prensa, y en sus inicios el costo por el traslado de carga (mercancías, materiales, etc.), pareció tener un precio justo según lo establecido en la concesión, sobre todo en el descuento respecto de las importaciones y las reducciones hechas debido a la competencia con otras líneas⁴⁸, la operatividad de este ferrocarril resultó ser más cara de lo previsto, sobre

⁴⁶ El Siglo XIX del 1 al 3 de enero de 1873 (microfilm, UNAM, Hemeroteca Nacional), séptima época, año XXXIII, tomo 55, número 209.

⁴⁷ Montero, 2016, p.4.

⁴⁸ AGN, SCOP, 1/156-1, ff. 2-7 y 1/111-1, ff. 17-27. Las tarifas de carga en centavos por ton/km oscilaban entre los 10.26 y los 14.36 en transporte de subida y entre 5.13 y 7.18 en transporte de bajada, con un descuento aproximado de 40% respecto a importaciones.

todo en viajes de subida (Veracruz-México) que en los de bajada, debido al trazado de la línea, complicado en algunos de sus puntos, como ya se vio, a las pronunciadas pendientes y a los viajes que presentaban un desequilibrio entre la subida y los viajes México-Veracruz. Sin embargo, estos factores no elevaron los costos de fletes, ni los de pasaje, que se mantuvieron como uno de los más bajos, incluso durante el porfiriato. Esto obedeció a dos razones principales tomadas por el estado mexicano, en primer lugar, mantener los costos bajos del pasaje, incluso a la par del transporte carretero, pues debía ser un beneficio real para los usuarios, elemento importante para el gobierno de Juárez, sobre todo porque debía de haber concordancia con lo que el ferrocarril representaba como un medio de transporte eficaz y ventajoso para las comunidades, en segundo lugar, se buscaba asegurar los beneficios para la empresa constructora, pues se debía recuperar la credibilidad ante la comunidad internacional, después de la guerra de intervención. Una tercera explicación para el diseño de las tarifas y los costos bajos con respecto a las importaciones, es una política proteccionista que castigó a las importaciones por sobre las exportaciones.⁴⁹

En cuanto a la competencia de este ferrocarril con otras líneas, sobre todo con el Ferrocarril Interoceánico, lo obligó a mejorar para competir, sobre todo a partir de la década de 1880, mantuvieron sus tarifas bajas, transportaron volúmenes reducidos, importaciones de alto valor, productos nacionales desde Veracruz, con un mercado sólido en México, pulque, trigo, plata, maderas finas, tabaco y café⁵⁰, formó ramales en la Ciudad de México con el Ferrocarril Central Mexicano y con el Mexicano Nacional, y de ahí hacia el resto de la república y los Estados Unidos, con el Interoceánico hacia Morelos, en Puebla con el Ferrocarril Meridional Mexicano hacia Oaxaca y a Matamoros por el Ferrocarril Interoceánico, en San Marcos con el Ferrocarril Nautla, en Córdoba con el Ferrocarril de Veracruz y el Pacífico, en el Puerto con el Ferrocarril Alvarado, contribuyó en el traslado de mercancías desde los puertos hacia el extranjero, Nueva Orleans, Nueva York, La Habana, Inglaterra, Francia, España y Alemania, se le caracterizó por ser un Ferrocarril de traslado eficaz para las mercancías provenientes de Europa y Estados Unidos hacia Ciudad de

⁴⁹ Kuntz, 1996, pp. 100-103.

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 105-106.

México, Pachuca y Puebla, consolidando a su línea férrea como una de las más competitivas y desarrolladas del país.⁵¹

1.3.2 Ferrocarril Central Mexicano

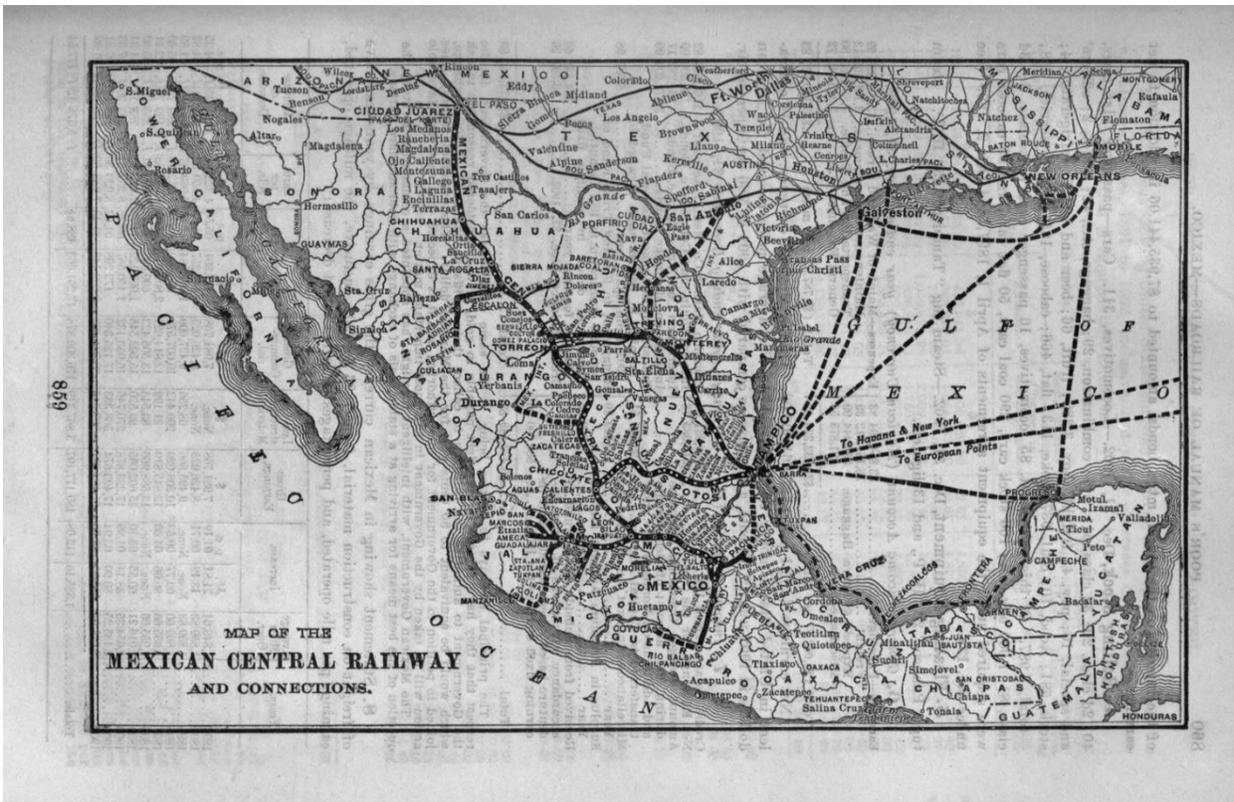
El Ferrocarril Central Mexicano fue el primero en enlazar la ciudad de México con la frontera con los Estados Unidos, además fue la primera concesión exitosa que se otorgó a una empresa extranjera y la primera cuyos capitales provinieron de los Estados Unidos. Su primera línea opera a partir de 1884 y enlaza a la Ciudad de México con Ciudad Juárez, esta línea se conectaba con el Ferrocarril Pacífico Sur en el paso Texas, con Irapuato y Guadalajara. En junio de 1901 la empresa Ferrocarril Central Mexicano también adquirió el control del Ferrocarril de Monterrey y del Golfo Mexicano, el cual unió la ciudad de Monterrey con Tampico en la localidad de Reata, además de la ciudad de Gómez Palacio. Para noviembre de 1902 la empresa Ferrocarril de México, Cuernavaca y Pacífico, propietaria de una línea férrea incompleta desde la ciudad de México a Acapulco (llegaba solo al Río Balsas), se unió al Ferrocarril Central Mexicano. En 1905 la empresa también compró al Ferrocarril Coahuila y Pacífico, el cual unía Torreón con Saltillo y operaba una línea paralela de Gómez Palacio a Monterrey.⁵²

El ferrocarril central fue el primero que enlazó a la Ciudad de México con la frontera norteamericana. Alcanzó en muy corto plazo el puerto de Tampico, lo que le permitió competir exitosamente con el ferrocarril mexicano y monopolizar el tráfico desde el norte de la república hasta el golfo de México. Además de ello, en la misma década de 1880 incorporó a su red principal a la segunda ciudad en importancia de la república, Guadalajara, y en las siguientes décadas atravesó también uno de los focos más dinámicos del florecimiento norteamericano: Monterrey. Su política de expansión lo llevó a poseer la mejor ubicación estratégica en el territorio nacional. Antes de la creación de los Ferrocarriles Nacionales, las solas

⁵¹ Southworth, 2005, p. 91.

⁵² Powell, 1921, pp. 127-131.

líneas del central representaban más de la cuarta parte del sistema ferroviario del país, con 5 500 kilómetros en operación; transportaban alrededor de 30% de toda la carga de los ferrocarriles mexicanos, y generaban más de la tercera parte de los ingresos brutos percibidos por el negocio ferroviario en su conjunto.⁵³



*Mapa 2. Ferrocarril Central Mexicano. Fuente: Poor's Manual of the Railroads of the United States, 1903.

El Ferrocarril Central logró la integración de distintas regiones productoras, tanto en el intercambio como en la ampliación del comercio, conformando un mercado interno de alcance nacional con conexiones al extranjero.

En términos generales, un gran ramal ferroviario como el Ferrocarril Central permite reconocer efectos diversos en la economía del país. La producción agrícola concentró el comercio en ciertas poblaciones y las funciones comerciales en algunos empresarios y

⁵³ Kuntz, 1995, p. 22.

productores regionales. La minería y la producción forestal se ubicaron en los yacimientos y bosques, siendo fletados por las vías del ferrocarril. La manufactura se concentró en algunas ciudades con características similares, como son la concentración demográfica, industrial y comercial con capacidad para la distribución de los productos. De modo que, este ferrocarril concentró el aparato productivo y comercial ya sea en las zonas de extracción primaria o en las ciudades productoras, constituyéndose como centros mercantiles manufactureros o como puntos clave en la actividad minera y metalúrgica. Las ciudades productoras quedaron conectadas, fomentando el estímulo para la producción y el comercio entre ellas. En el resto de los espacios que no corresponden a las características de las ciudades productoras o que son zonas rurales, sufrieron un proceso de diversificación y modernización agrícola debido a la demanda de productos para el consumo, la industria o la exportación. En ese sentido, una de las principales consecuencias de la existencia de este ferrocarril fue la reorganización del espacio económico desde el nivel local hasta el ámbito nacional.⁵⁴

En cuanto a la empresa de su construcción, la Atchison, Topeka & Santa Fe, adquirió un carácter corporativo importante, como lo vemos en otros casos en donde la empresa constructora diversifica sus actividades económicas a otras áreas. Desde su construcción y hasta la década de 1890, esta empresa organizó, financió y dirigió el Ferrocarril Central Mexicano, cuando sus intereses rebasaron el negocio ferroviario estos se vieron involucrados en la construcción de maquinaria y equipo para el ferrocarril, la explotación de yacimientos de carbón, líneas de navegación, hoteles, entre otras actividades comerciales. Según Sandra Kuntz, esta empresa surgió de manera tardía en el contexto ferroviario de los Estados Unidos, lo cual le permitió acceder desde sus inicios a la tecnología moderna con una organización empresarial eficiente de acuerdo a lo conocido hasta ese momento. Su carácter corporativo posterior le permitió concentrar el capital, diversificar sus intereses y posicionarse como una de las empresas ferroviarias más grande de los Estados Unidos para la década de 1890.⁵⁵

El ferrocarril central tuvo un desempeño exitoso. Hacia 1907, alcanzó una extensión de más de cinco mil kilómetros extendidos en territorio nacional, sus ingresos totales pasaron de 3.7 a 35.3 millones de pesos y sus ingresos brutos por kilómetros se elevaron de 1 880 a 6 800 pesos. En 23 años, mientras el ferrocarril se encontró en manos privadas sus líneas se

⁵⁴ Kuntz, 1995, p. 117.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 118.

multiplicaron por 2.6 y sus ingresos por kilómetro en 3.6 veces.⁵⁶ Posicionando al ferrocarril central como uno de los más importantes de su época.

1.3.3 Ferrocarril Interoceánico

La historia del Ferrocarril Interoceánico, como la de la mayoría de las líneas férreas en México, circula a través de varias concesiones y proyectos, desde la otorgada por Maximiliano de Habsburgo a Ramón Zangronis el 24 de diciembre de 1864 para conectar Ciudad de México con el puerto de Veracruz a través de un ferrocarril de tracción animal. Con algunos tramos de vía ya construidos, el Ferrocarril Mexicano se hace del tramo de la línea construida por órdenes del presidente Lerdo de Tejada, este tramo de vía terminaría formando parte del Ferrocarril Interoceánico.⁵⁷

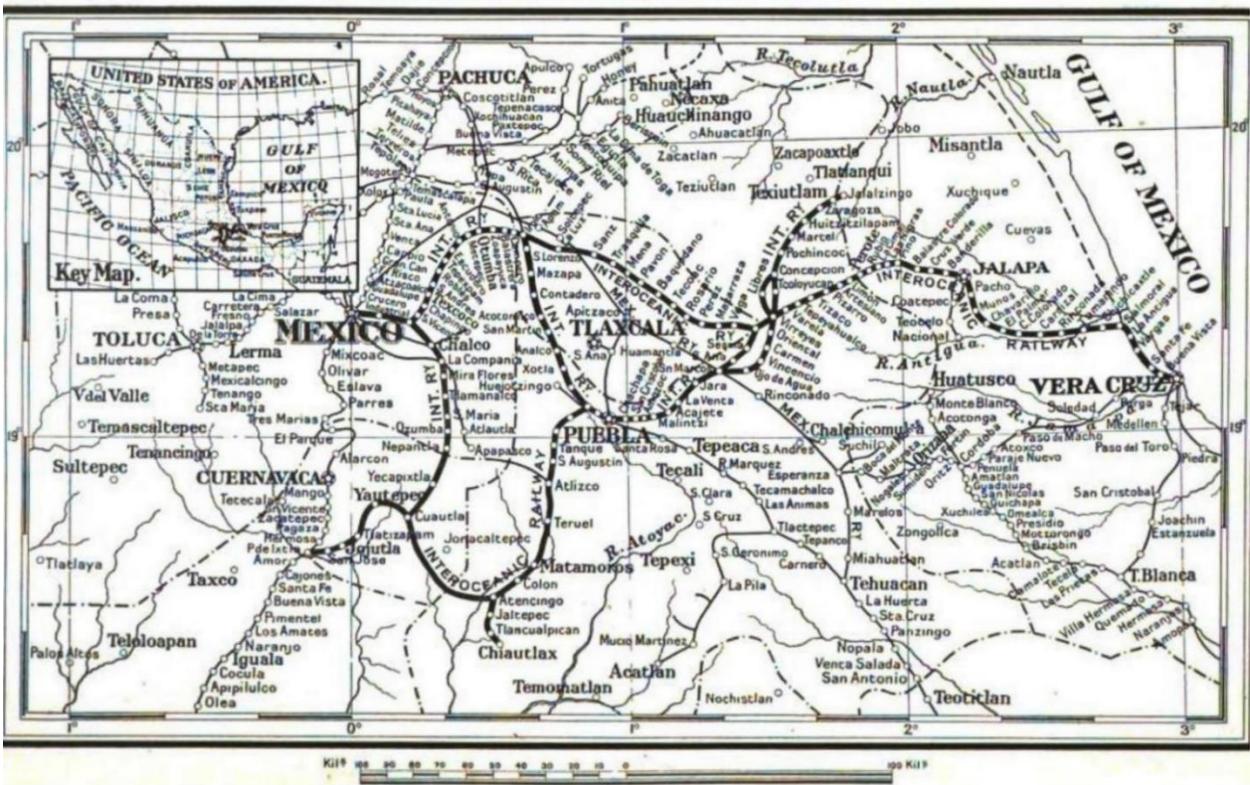
De modo que la línea del Interoceánico se inauguró en 1892, construido con capital inglés con el gobierno mexicano como accionista mayoritario, se extendió por 547 kilómetros de vía, construido por dos tramos, uno de vía ancha y de tracción animal que corresponde de San Martín Texmelucan a Puebla y otro el de la vía de Veracruz a Xalapa, ambos tramos modificados a vía angosta con máquina de vapor.⁵⁸

⁵⁶ *Ibíd.*, p. 352.

⁵⁷ Historia del Ferrocarril en México, 2017. Estación Torreón. Recuperado de estaciontorreon.galeon.com

⁵⁸ Historia del Ferrocarril en México, 2017. Las Primeras Líneas. Recuperado de estaciontorreon.galeon.com

INTEROCEANIC RAILWAY.



*Mapa 3. Ferrocarril Interoceánico. Fuente: The Mexican Year Book, 1912, p. 84.

En comparación con los ramales del Central Mexicano y del Ferrocarril Mexicano abordados anteriormente, encontramos menos información sobre todo en el sentido de los costos de construcción de la vía, un estudio sobre el mercado de las regiones por las que transitó el Interoceánico, volúmenes de carga, etc. Sin embargo, hasta donde pude recabar información este ramal ferroviario nos enseña algunas cosas.

Para la época del Interoceánico existía ya una compleja red ferroviaria en el país, el Ferrocarril Central que conectaba al centro con el norte del país a los Estados Unidos, los Ferrocarriles de Sonora y el Nacional de México que comunicaban la frontera norte y troncaban con el Central, mantenían conectado al país con los Estados Unidos y algunos puertos comerciales que para entonces ya superaban al de Veracruz por sus ingresos, como son los casos de Mazatlán y Manzanillo, Tampico y Matamoros, Nuevo Laredo, Mier y

Camargo⁵⁹. Mientras que los únicos ferrocarriles que conectaban a Ciudad de México con el puerto de Veracruz eran el Mexicano y el Interoceánico. De modo que existía una fuerte competencia entre ambos. Esta competencia que puede medirse en volúmenes de carga y de pasajeros, así como por hacerse de las concesiones para conectar poblaciones a su paso o estaciones cercanas, es una competencia entre capitales extranjeros, algo que se volvió común entre las empresas cuyas líneas del ferrocarril buscaban el dominio de ciertas regiones o espacios productivos.

Por otro lado, vemos con este ferrocarril como el gobierno federal comienza a tener una mayor participación y control sobre las líneas, con la compra de acciones, adoptando una estrategia similar a la de las compañías absorbentes. Este plan de acción se puso en marcha a raíz de que las tarifas impuestas a las compañías ferroviarias no rendían lo necesario de acuerdo a lo estipulado en las concesiones y contratos, siendo la manera más efectiva de aumentarlas bajo los términos de fusión con la compra de acciones. Es así, que, a partir de 1902, Limantour puso en marcha este programa, ganando la subasta de acciones del Ferrocarril Interoceánico. Posteriormente negocia una parte de las acciones del Interoceánico para tomar el 47% de las acciones del Ferrocarril Nacional y para 1903 controlar el sistema ferroviario del Nacional, el Interoceánico y el Internacional, tomando el control sobre las líneas del Golfo.⁶⁰ De modo que, no solo son los concesionarios británicos y los comerciantes quienes tuvieron interés en esta línea, sino que el gobierno mexicano también reconoció que el Ferrocarril Interoceánico que conectaba la Ciudad de México con Veracruz, era la clave entre la rivalidad de dos de las sistemas ferroviarios más importantes de finales del siglo XIX, el Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril Nacional, además de tener una línea franca hacia el puerto veracruzano con miras a la exportación y el control sobre una parte importante del comercio en el Golfo.

Ahora bien, abordados ya algunos de los intereses en torno a esta vía para entender su relación con el ferrocarril Xalapa-Teocelo y la estación de Los Sauces cabe preguntar ¿Por dónde transitaba? ¿Cuál es su conexión con Xalapa? y ¿cómo es de importancia para el ferrocarril Xalapa-Teocelo y la ciudad de Xalapa? El primer tramo de vía conecta Veracruz a Puente Nacional y en 1875 llega hasta Rinconada, esta correspondía a la parte plana que

⁵⁹ Tirado, 2007, P. 94.

⁶⁰ Kuntz, 1999, P. 97.

satisfacía las demandas de quienes colaboraron económicamente para su construcción. El tramo Xalapa-Veracruz fue concesionado a Ramón Zangroniz, quien solicitó el apoyo de los empresarios xalapeños para trazar los ramales, y mientras tanto proyectó la construcción de la vía de tracción animal Xalapa-Coatepec para conectar al pueblo y sus rancherías con la ciudad, tema que se abordara más adelante en este capítulo. Para 1878 se formalizó la compañía del Ferrocarril Interoceánico que logró librar las zonas de difícil acceso para la vía y conectar con Xalapa para seguir su camino hacia Puebla y Ciudad de México (la vía transitaba desde Veracruz pasando por Rinconada, El Carrizal, Pacho, Banderilla, Perote, Puebla y Ciudad de México, el ramal se extendía hacia Tlaxcala y por su otro extremo hasta las cercanías con Cuernavaca, Morelos), siendo instalada por partes y finalmente concluida en 1891.

En pleno Porfiriato, cuando se permitió una mayor entrada de capitales extranjeros, especialmente de los Estados Unidos, que aprovechaba la política modernizadora para terminar las obras del ferrocarril y con ello integrar a México con su mercado. Así fue como se concluyó el tendido de las vías del altiplano al Golfo de México. A pesar de la incidencia norteamericana, no hay que olvidar que esta línea troncal recibía la cobertura del capital inglés, que durante el Porfiriato tuvo más posibilidades para lograr su terminación. Otro factor de peso para la conclusión del Ferrocarril Interoceánico fue la selección de Xalapa como sede definitiva de los poderes del Estado partir de 1883. Entonces, a pesar de los subterfugios usados por la oposición de la oligarquía orizabeña y de las debilidades conflictivas del sector de Xalapa, al ponerse a funcionar el Ferrocarril Interoceánico desde 1891, se presentó una competencia que sirvió para nivelar los precios y la situación de cada zona.⁶¹

Es así como el Ferrocarril Interoceánico concentró la carga de productos y de pasajeros en Veracruz y Xalapa, con mayor intensidad a partir de 1890, en el complejo

⁶¹ León, 1994, pp. 94-95.

ferroviario en la zona de Los Sauces. De este modo, Xalapa vio reconfigurado su trazo urbano dándole pie a la nueva terminal del ferrocarril, bodegas y talleres, además de que se modernizaron fachadas de edificios y trazado de vías.

Este ferrocarril concentraba carga y transporte de pasajeros de diversos puntos provenientes de la república en la estación de Xalapa y propició la intercomunicación de los distintos municipios en la región. Retomando el modelo de historia contrafactual de Coatsworth, de no haber habido tren en esta zona, no tomaríamos en cuenta tan solo el ahorro de tiempo que representó el ferrocarril, pues antes de su llegada tomaba un día el recorrer el tramo de Xalapa a Acajete, que se redujo a menos de tres horas por el ferrocarril. Por su parte, propició la implementación de las fábricas de textiles como la de San Bruno, que incluía una estación para el Ferrocarril Interoceánico.

En ese sentido, el Interoceánico representó una importancia significativa para el comercio y el traslado de pasajeros, poniendo en un punto estratégico a Xalapa, entre el centro del país y la costa veracruzana. En 1898 se pone en operación el Ferrocarril Xalapa-Teocelo (conocido comúnmente como “El Piojito”), ferrocarril del que se hablará con mayor profundidad en el capítulo II, permitiendo conectar la zona sur de Xalapa con los municipios de Coatepec, Xico y Teocelo.

De modo que el Interoceánico permitió a través de su terminal en Los Sauces comunicar distintas zonas, desde el norte empezando por México, Huamantla, Perote y Veracruz y de manera regional a través de otros ramales, conectar con Las Vigas, La Joya, Acajete, Banderilla, San Bruno, Pacho Viejo, Pacho Nuevo, Alborada y Chavarrillo y en las cercanías con Xalapa a través del “Piojito” a los municipios de Coatepec, Xico y Teocelo, que junto con los ramales privados y estaciones cercanas conectó pueblos y haciendas entre los que se encuentran Zimpizahua, Mahuixtlán, Tuzamapan y La Orduña⁶².

Tanto para Coatsworth como para la gran mayoría de los investigadores del ferrocarril, el tendido ferroviario en México (los grandes ramales) produjo enormes beneficios, sin embargo, estos fueron canalizados casi exclusivamente por la economía vinculada al exterior y visto comúnmente en el transporte de carga.⁶³ Esto puede concluirse de los casos del Ferrocarril Central, el Ferrocarril Mexicano y el Ferrocarril Interoceánico,

⁶² García, 1997.

⁶³ Coatsworth, 1984, p. 139.

donde las empresas extranjeras (Inglaterra y Estados Unidos), aparentan haber percibido un mayor beneficio de capital financiero y por volúmenes de carga exportado. Si esto podemos concluir de los grandes ramales, en comparación con las pequeñas líneas como el Xalapa-Teocelo y el Córdoba-Coscomatepec, en donde su interacción regional a través de municipios y localidades nos permite observar el desarrollo económico y productivo a nivel local, focalizado en haciendas, rancherías, el sector empresarial y los mercados locales, la convertiría en una evidencia del beneficio económico y político que, sin dejar de ser un beneficio mayor para empresarios y hacendados locales, destacaría como un elemento de desarrollo regional, y traería consigo una mayor movilidad en el transporte de pasajeros entre las localidades por donde transitaban las vías, hasta su concentración en la estación del ferrocarril en Xalapa.

Hasta este punto, el campo de posibilidad sobre el financiamiento de las obras y el amplio margen de operación para los actores económicos lo podemos ver en la política ventajosa otorgada por el gobierno federal para la inversión ferroviaria en el país, así como en el sentido de la concesión y las obras públicas. Como vimos a finales del siglo XIX no se disponía de los medios técnicos y financieros para ejecutar las obras ferroviarias, así que la figura de la concesión delega esta tarea a las empresas particulares extranjeras y nacionales, atrayendo a los medios técnicos y financieros, mientras que a los ferrocarriles como obra pública fueron aplicados subsidios como instrumento de fomento económico, aunado a la eliminación de impuestos y de aranceles sobre las importaciones, esta política de la concesión afectó tanto a los ferrocarriles, como a los telégrafos y posteriormente la generación de energía eléctrica, como es el caso de la hidroeléctrica de Texolo y los tranvías urbanos como el de Xalapa.

II. Líneas locales en la región

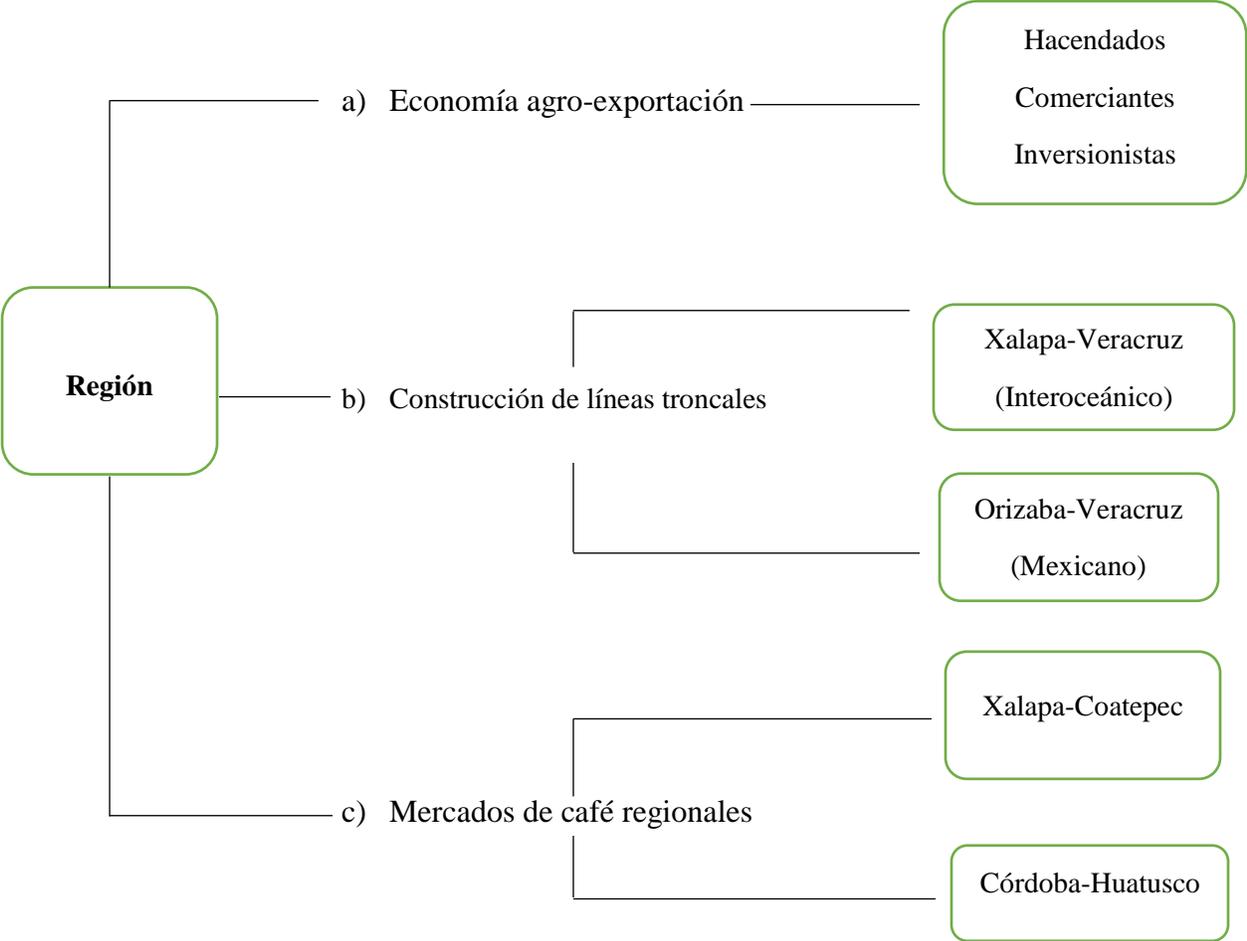
El objetivo de este capítulo es ubicarnos en la región de estudio, aquí se expondrá la región de agro-exportación con base en el café, los empresarios que estuvieron vinculados al ferrocarril, sobre todo los gerentes generales de la compañía del ferrocarril JRR&PC de Xalapa a Teocelo, concretamente John B. Frisbie y William Boone, así como su participación en el desarrollo de obra pública, por otra parte se contextualizará el sistema de haciendas y rancherías que formaron parte de los actores locales.

Posteriormente abordaremos los casos concretos de tres líneas ferroviarias, en primer lugar la de tracción animal de Xalapa a Coatepec, lo cual nos permitirá ver los antecedentes, las necesidades que había en la región por vías de comunicación, las cuales para 1877 únicamente se valían de la arriería y el sistema de carretas. En segundo término veremos el caso del ferrocarril de Córdoba a Coscomatepec, que por su extensión y lo complicado de su construcción, así como por el mercado de agro-exportación por el cual tránsito (misma región de estudio), terminó siendo un caso similar al del ferrocarril de Xalapa a Teocelo, líneas que hubieran unificado a la ciudad de Córdoba con Xalapa. Finalmente nos abocaremos al estudio del ferrocarril Xalapa-Teocelo, a través de sus concesiones y contratos, para conocer a sus inversionistas y la forma en la que se negoció este ferrocarril, todo esto con miras a estudiar la dinámica de la ciudad de Xalapa y su estación. En este capítulo se comprenderá mejor el campo de posibilidad 2, el cual radica en los fines e intereses utilitarios de la construcción del ferrocarril en la región y comenzaremos a adentrarnos en el cambio tecnológico del sistema de arriería y tracción animal al de las locomotoras de vapor con miras a la consolidación de la estación de Los Sauces en 1898. Siguiendo las ideas de Riguzzi y Coatsworth veremos aquí como la tecnología del transporte desfragmentó el espacio en términos físicos y espaciales y en relación con la dinámica económica y política en una región comercial a nivel local.

2.1 La región

Uno de los intereses fundamentales para que el ferrocarril se construyera en la región de Xalapa a Córdoba era su producción agrícola, de ahí que es necesario entender la geografía,

el clima, los tipos de cultivo, el medio físico y las prácticas agrícolas y de uso de la tierra que se venían dando en esta región de estudio. Comprender el paisaje característico de la región, ayuda a entender cuál era la dinámica económica que permitiría a los hacendados, comerciantes e inversionistas afianzar sus intereses comerciales.



***Esquema 1.** Permite comprender como la región se va redefiniendo a través de 3 ejes que sintetizan los intereses en la construcción de vías férreas en Veracruz. Elaboración propia.

Comenzaré describiendo las características de la zona de acuerdo a algunos parámetros ecológicos como son la vegetación, el relieve, el tipo de suelo y el clima para después ir bajando a nivel regional y local, de acuerdo a los municipios de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo, para tener un panorama general sobre la región.

Región de estudio: Economía de agro-exportación

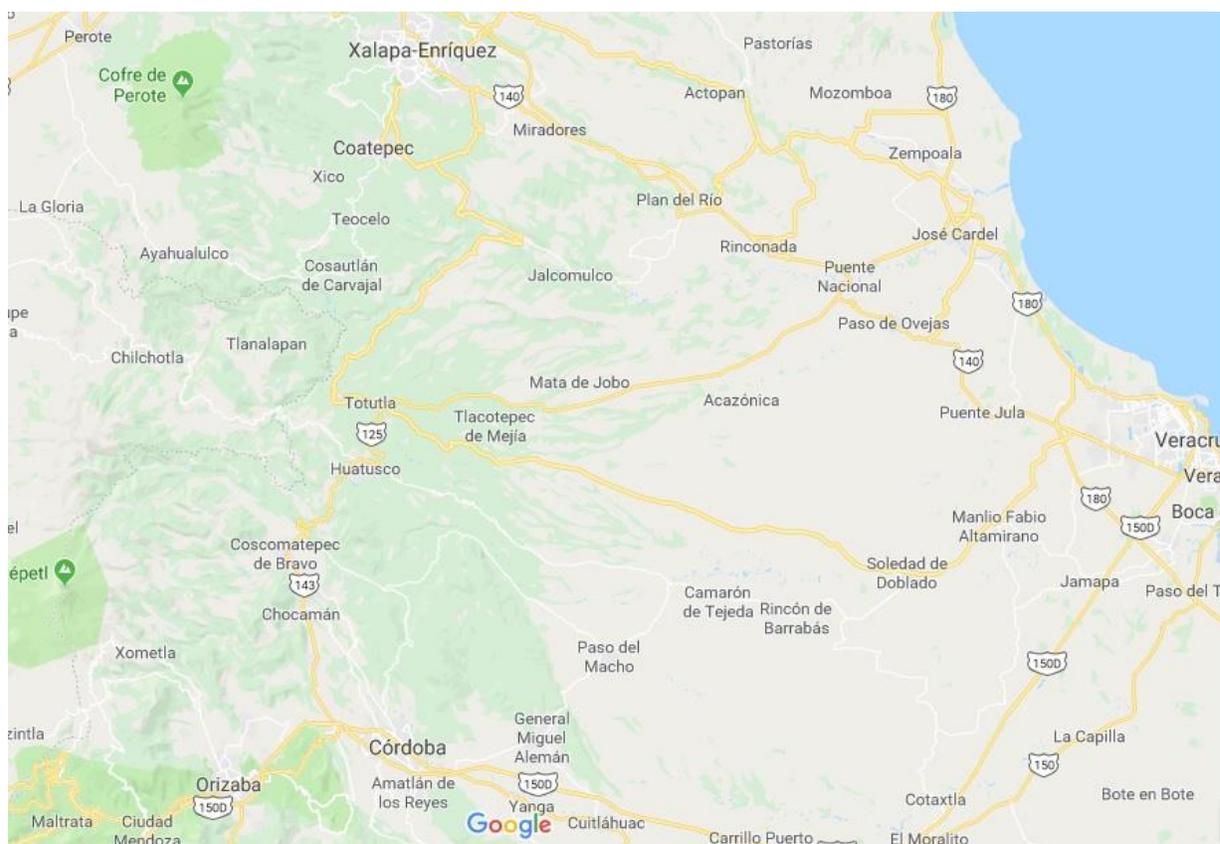


* **Mapa 4.** Fuente: Marchal y Palma, 1985. Como se citó en Hoffmann, 1993, p.8.

La Sierra Madre Oriental se levanta de Noreste a Sureste contra la cual chocan los vientos del Este cargados de humedad. Esto hace que existan unas condiciones climáticas distintas entre las dos vertientes, con una fuerte gradiente altitudinal (más de 4 000 metros en 60 km) sobre la vertiente oriental, expuesta a los grandes vientos. Los parámetros ecológicos mencionados como el clima, la vegetación, el tipo de suelo y el relieve generan sobre la región una especialización productiva debido a la altura. Estas condiciones provocan una variación que va de las tierras frías por encima de los 2 500 metros sobre el nivel del mar, pasando por las templadas entre los 2 500 y los 1 500 msnm hasta las tierras calientes por debajo de esta altura. Las vías de acceso a la sierra son escasas y de tránsito difícil,

mientras que en el caso del altiplano, como la región cafetalera cuentan actualmente con una buena red de comunicaciones, que para el caso del periodo de estudio se encontraban en construcción.⁶⁴

La zona que nos interesa, la de producción cafetalera, se extiende sobre una amplia franja entre los 1 500 y los 900 metros de altura y contempla los principales municipios de la región, de Norte a Sur: Xalapa, Coatepec, Xico, Teocelo, Huatusco, Coscomatepec, Córdoba y Orizaba.



***Mapa 5.** Ubicación de municipios. Fuente: Google Maps <https://www.google.com/maps/@19.1751108,-96.8222555,10z>.

Por sus características ecológicas, en este territorio se desarrollaron actividades agrícolas, ganaderas, de explotación forestal y caza. Entre los municipios que nos interesan Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo, corresponde una altura aproximada de 1 400 msnm, en

⁶⁴ Hoffman, 1993, p. 14.

donde la vegetación dominante son los cafetales, el bosque caducifolio y los cultivos, por lo tanto los sistemas de explotación se encuentran basados en el café, el maíz, la caña de azúcar y los pastizales, con un parcelario compuesto por parcelas pequeñas en una zona continua de fincas de tejido cafetalero con manchas irregulares de milpas y cañaverales, contenidas en un medio físico de meseta ondulada, cenizas, brechas volcánicas y material piroclástico, con algunos problemas de pedregosidad y rocasidad, entre barrancas estrechas sobre andesita y flujo piroclástico.⁶⁵ En otras palabras, esta región se compone de un relieve menos accidentado, con pendientes regulares, con un espacio casi en su totalidad cubierto por fincas de café, pudiendo distinguirse de norte a sur, zonas de parcela de caña de azúcar, con una mezcla de milpas, pastizales y bosques.

Aunado a las características geográficas de la zona, el tipo de clima y de suelo son otros de los parámetros ecológicos que permiten comprender mejor a la región. La orientación Norte-Sur de la sierra, hace que ésta se ubique frente a la penetración de las masas de aire húmedo provenientes del Golfo de México, dando como resultado que exista una variación climática de acuerdo a la altura sobre el nivel del mar. El mecanismo que provoca la precipitación en esta zona de la Sierra Madre Oriental, se debe a la masa de aire cargada de vapor sobre el Golfo que es empujada por los vientos hasta chocar con la sierra. A este proceso le sigue la evaporación debido a la vegetación, lo cual satura la atmosfera, alimentando las condiciones climáticas descritas. Ahora, para la parte baja (Xalapa, Coatepec, Xico, Teocelo y Cosautlán), la estación de lluvia se sitúa en el periodo de junio a septiembre, (alrededor de 200 mm mensuales), con periodos de disminución en agosto por la canícula. El frío con temperaturas que rondan el promedio mensual de 18° C, se presenta entre diciembre y febrero. El calendario climático sitúa en ese sentido, los tiempos y lluvias abundantes para la “época de lluvia”, entre junio y septiembre y el “tiempo de frío”, entre noviembre y febrero, con periodos intermedios de sequía, bochornos y granizadas entre abril y mayo.⁶⁶

Este tipo de clima con las formas de precipitación y humedad, son de suma importancia para el ritmo de la agricultura y las actividades productivas en la región. Sobre sus suelos, a pesar de que los estudios parecen apuntar a una erosión potencial, esta no afecta

⁶⁵ *Ibidem*, p. 26. De acuerdo a Almeida y Hoffman, unidades de paisaje.

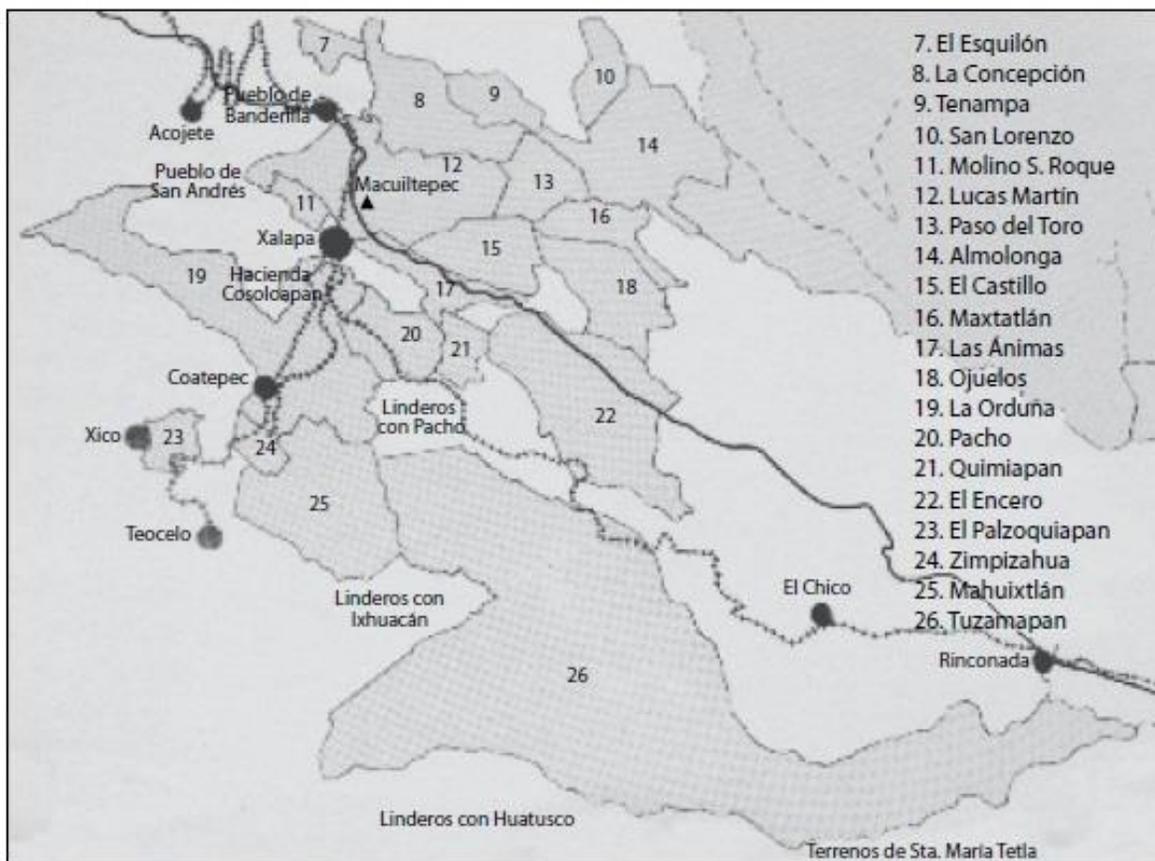
⁶⁶ Hoffman, 1993, p. 30-38.

las zonas de cultivo, pues su extensión es pequeña. Las pendientes abruptas se encuentran alrededor de los 2 000 metros sobre el nivel del mar, de modo que para la región que nos interesa, las pendientes son menos pronunciadas, sobre todo en donde se ubican los municipios de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo.

En cuanto a la vegetación, sigue el mismo patrón de acuerdo a la altitud, bajo los 1 450 msnm se expandió el café con sombra de jinicuiles y chalahuites. Según la información de viajeros del siglo XIX, registrados por Alexander Von Humboldt, señala los alrededores de Xalapa como “esposos bosques de *Styrax*, *Melastomos* y helechos arborescentes”, “excelsos bosques de liquidámbar y sierras empinadas”, “bosques espesísimos”, y “bosque no interrumpido de liquidámbar y encinos, bejucos suspendidos, como las cuerdas de una lira”.⁶⁷

A finales del siglo XIX, el café se desarrolló, la industria cafetalera se modernizó y comenzó a crecer, y su producción se extendió por el bosque caducifolio, que ya había sido mermado por los potreros y el ganado de las haciendas. Así mismo, la caña de azúcar había ocasionado un desmonte importante alrededor de las haciendas como La Orduña, Zimpizahua y Mahuixtlán.

⁶⁷ Humboldt, 1804. Como se citó en Hoffmann, 1993, p.60.



***Mapa 6.** Ubicación de las principales haciendas en la región. Fuente: Cambrey y Lascuráin, 2011, p. 35, en Fernando Calonge Reillo, Relac. Estud. hist. soc. vol.32 no.125 Zamora.

Toda esta zona es explotada en mayor intensidad desde finales del siglo XIX y a principios del siglo XX, no solo para la exportación de productos agrícolas y textiles, sino con la explotación forestal de Pinus y Oyamel, a raíz del establecimiento de los aserraderos y las plantas impregnadoras de creosota,⁶⁸ pertenecientes convenientemente para este trabajo, a la compañía del Ferrocarril Interoceánico, la cual fue gran consumidora de madera para durmientes y postes del telégrafo.

Una vez que hemos conocido algunos de los elementos geográficos y medio ambientales de la región de Xalapa a Córdoba, pasaremos a abordar el tema del auge económico, en los últimos años del siglo XIX. El gobierno de Porfirio Díaz impulsó una

⁶⁸ Aceite que se obtiene de la destilación de la madera o el alquitrán, empleado para proteger la madera y en los procesos metalúrgicos.

política económica que continuaba con la de los años de la restauración, y que consistía en modernizar al país a través del fomento a la agricultura y a la industria. En ese sentido, en nuestra región de estudio, fueron explotadas diversas actividades agrícolas, la caña de azúcar, el tabaco, la producción cafetalera, los cítricos y el algodón fueron algunos de los productos agrícolas que se cultivaron en la región. En términos generales, las haciendas controlaron la producción cafetalera y de alcohol, haciendas como La Orduña, Tuzamapan, Mahuixtlán y Zimpizahua invirtieron en el negocio del café y la caña de azúcar, combinando ambos cultivos en sus plantaciones. A partir de 1890, se intensificó la producción de arrobas de azúcar, panela y barriles de aguardiente que en suma ingresaban alrededor de 1 millón de pesos anuales.⁶⁹

Fincas y rancherías dedicaron sus tierras a la siembra de maíz, arroz, café, cítricos, la cría de ganado vacuno y caballos. A finales del siglo XIX, el café tomó auge, desplazando la siembra de otros cultivos como el tabaco y la caña de azúcar. La producción cafetalera para su exportación en la región comienza a partir de la década de los setenta del siglo XIX, la exportación cafetalera de estos años se estima en 400 bultos anuales para el caso de Coatepec y unos 35 mil quintales para la región⁷⁰, cantidad que fue en aumento conforme se industrializaba su producción y cada vez más agricultores se interesaban por su siembra.

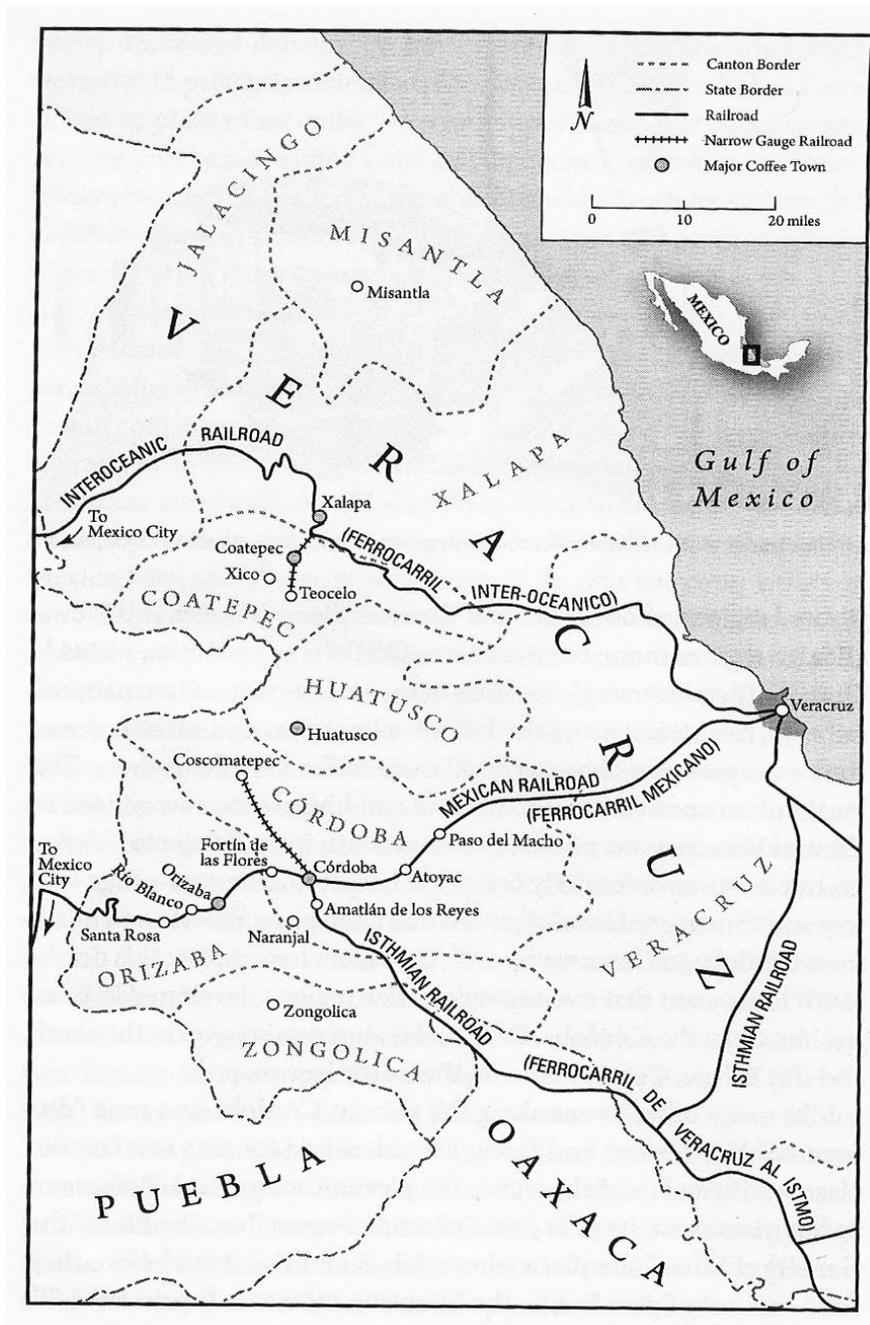
Con la industrialización del café y la llegada del ferrocarril a la región desde Xalapa a Coatepec, Xico y Teocelo y de Córdoba a Huatusco, las cifras de producción aumentaron a los 100 mil quintales⁷¹, los cuales se exportaban a los mercados de Estados Unidos, Inglaterra, Alemania, Francia y España. Esta situación propició la adquisición de maquinaria especializada para procesar el café, la cual fue importada de Inglaterra a través del Ferrocarril Interoceánico y hacia Coatepec desde el ferrocarril Xalapa-Teocelo. El auge cafetalero y la especialización de la producción por la posesión de la maquinaria especializada hizo de Coatepec y de la región, una zona donde convergieron cafeticultores tanto nacionales como extranjeros.

⁶⁹ García, 1989, p.19.

⁷⁰ *Ibidem*, p.20. Según las cartas del escritor Guillermo Prieto dirigidas a Ignacio Ramírez “El Nigromante”, para el año de 1875.

⁷¹ *Ibidem*, p.21.

Para el caso de Xalapa, sus vínculos políticos y comerciales le daban una posición privilegiada con respecto a los municipios de Coatepec, Xico y Teocelo. La línea del ferrocarril que llegaba a Xalapa se encontraba próxima con la estación del Ferrocarril Interoceánico y de ahí hacia el puerto de Veracruz o hacia la Ciudad de México, por lo cual vemos una amplia heterogeneidad en los actores locales, compuestos en gran medida por grupos de comerciantes, empresarios, hacendados y propietarios, que conformaron la oligarquía local. Además de que los poderes estatales se encontraban en la ciudad, de modo que su posición geográfica y su sede política la consolidaron en comparación con los otros municipios que componen a la línea Xalapa-Teocelo como un espacio de mayor actividad comercial y de una variedad en la conformación de los actores a nivel local, los que impulsaron a su vez la idea de modernidad y de progreso, en donde las vías de comunicación cumplían un papel fundamental.



***Mapa 7.** La línea Xalapa-Teocelo se vincula en el punto de la estación de Xalapa con el Ferrocarril Interoceánico, de modo que tenemos la conexión que se extiende entre el puerto de Veracruz, Xalapa y la Ciudad de México. Fuente: Fowler-Salamini, 2013, p. 24. Working Women, Entrepreneurs, and the Mexican Revolution: The Coffee Culture of Córdoba, Veracruz”, The Mexican Experience, University of Nebraska.

Este contexto le permitió a Xalapa dinamizar la economía local, sobre todo el comercio. Además, el hecho de que fuera la capital del estado, con mayor diversidad política, le dio la posibilidad de buscar establecer alianzas con agentes políticos, para garantizar el desarrollo regional. De modo que la oligarquía local tenía un control sobre el contexto urbano, a través de los ayuntamientos, estableciendo vínculos con las autoridades estatales y federales, beneficiando en su mayoría a los estratos acomodados,⁷² lo que propició aún más el fortalecimiento de comerciantes, hacendados y terratenientes, que funcionaron bajo la lógica del ferrocarril como innovación del transporte de la época, en la producción de las haciendas, las rancherías y la conformación de redes comerciales y políticas en el municipio.

El auge económico impulsó la necesidad de un medio de comunicación para el transporte de pasajeros y mercancías, los gobiernos locales, sobre todo el de Xalapa, veía en este medio de transporte un símbolo de progreso, de interconexión a nivel regional, de facilidad para el acarreo de productos agrícolas y de movilidad de pasajeros. Fue la propia oligarquía xalapeña, quien impulsa la construcción del ferrocarril Xalapa-Teocelo con intereses comerciales.

El gobierno local bajo la administración de la junta civil de Xalapa, estuvo más interesado en desarrollar obras públicas, pavimentar calles, cobrar impuestos y legitimarse a través de la inclusión en sus filas de personal “honrado” y capacitado. Mientras tanto, la inversión en transporte y el comercio de la ciudad estaba en manos de los empresarios xalapeños desde finales del siglo XIX, quienes tomaron mayor fuerza y legitimidad para el año de 1911 con la creación de la Cámara de comercio en Xalapa, cuyo presidente para el año de 1921 era W.K. Boone quien también fungía como gerente general de la Compañía del ferrocarril y fuerza de Xalapa a partir de 1910. La compañía del ferrocarril JRR&PC no estuvo solo encargada del ramal ferroviario Xalapa-Teocelo, como veremos más adelante, sino también de abastecer de energía eléctrica a los municipios de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo, además de haciendas y fábricas de la región. Adicionalmente a estos negocios, Boone construyó una gran cantidad de obra pública en Xalapa, cambió el alumbrado público y acondicionó el pavimento de algunas zonas de la ciudad, construyó junto con el gobierno

⁷² Blázquez, 1992.

estatal el Hospital Civil de Xalapa, el Estadio Xalapeño, entre otras obras públicas en la región⁷³.

Si bien el ayuntamiento local veía como sinónimo de progreso al ferrocarril y entendía que éste era una necesidad para el transporte en la región, fue durante algunas décadas, más que otra cosa, un espectador que un participe en las decisiones empresariales y de integración económica que se dieron entre Xalapa y los municipios vecinos. La verdadera administración y gestión se encontraba entre el estado y los empresarios de la región y su posterior participación con la integración de la cámara de comercio, precisamente entre este grupo empresarial emergente, dirigido por Boone y sus allegados, en conjunción con hacendados y empresarios de la región.

En el municipio de Coatepec el ferrocarril cumplió un papel importante, junto con la dinámica de producción que jugaron las haciendas coatepecanas y de sus alrededores, el municipio explotó diversas actividades agrícolas, sobre todo como se sabe, la producción cafetalera. El gobierno local siguió la misma lógica del fomento agrícola e industrial dándole auge al municipio y posicionándose como un espacio importante en la producción y exportación como parte del corredor económico que compone a la línea Xalapa-Teocelo.

El papel de los hacendados es de gran importancia, pues se consolidaron como productores, exportadores y terratenientes con fuerte influencia a nivel local, controlaron la producción cafetalera, azucarera y de alcohol a finales del siglo XIX y diversificaron su producción para comienzos del siglo XX.

Los factores económico y político siempre han estado entrelazados y jugaron un papel importante a nivel local. Además de los hacendados, existieron otros actores locales, rancheros y terratenientes que se ubicaron con propiedades rurales de explotación agrícola formando un nuevo estrato social con influencia a nivel local y regional. Las fuentes no son muy claras sobre esta nueva clase de propietarios, sin embargo, se sabe que realizaron operaciones de préstamos hipotecarios y de compraventa de terrenos que derivaron en la creación de fincas con gran extensión territorial de gran capacidad productiva.

De modo que Coatepec, en cuanto a los gobiernos y el dominio local, tenía otras particularidades. Mientras que en el caso de Xalapa vemos una oligarquía dominante, una

⁷³ Gobierno del Estado de Veracruz, 2007, p. 173-199.

cámara de comercio con influencias en el municipio y un estado administrador que cumple más con la lógica nacional a nivel federal y con una exportación a escala mayor, para Coatepec e incluso pudiendo extenderse a Xico y Teocelo, vemos una influencia a nivel local de los hacendados y propietarios de rancherías, que dominaban la dinámica económica pero que también tenían dominio político y en los espacios de producción y de trabajo, ya que acaparaban la propiedad de la tierra. La población local, sobre todo trabajadores agrícolas, terminó emigrando a otros sitios en busca de terrenos o se vieron empleados en las haciendas o grandes fincas. En Coatepec y sus alrededores solo cerca de mil eran agricultores propietarios, mientras que casi trece mil representaban a peones de campo o jornaleros, el resto vivían y se dedicaban a otras ocupaciones dentro de las haciendas y rancherías.⁷⁴

Esto les daba una posición ventajosa a propietarios, hacendados y rancheros, que ostentaban no solo el control de las tierras, si no la producción agrícola, el poder económico y los vínculos políticos a nivel municipal y regional pues controlaban a un gran número de la población en la región. Además, destaca una pequeña comunidad de extranjeros, que llegaron durante el auge del cultivo de café implementaron nuevas técnicas y tecnologías para la producción y el cultivo, entre ellos, ingleses, franceses, italianos, estadounidenses y alemanes, que, si bien no figuraban del todo en el ámbito local, contribuyeron a innovar y darle un nuevo aire a la producción.

Tanto en Coatepec como en los municipios de Xalapa, Xico y Teocelo, al ferrocarril se le vio como símbolo de progreso y de prosperidad económica. Maquinaria agrícola se transportó por el Ferrocarril Interoceánico hasta Xalapa y de ahí por la línea Xalapa-Teocelo a las distintas localidades que la conformaban. Esta implementación de maquinaria para la producción se distribuyó a las haciendas y a los diversos espacios de trabajo en donde se empleó a diversos trabajadores como mano de obra para su conservación y reparación. Sobre todo, los herreros locales tomaron importancia, especializándose para la fabricación de piezas para la maquinaria y la creación de talleres con dicho propósito. Es importante mencionar que, el municipio de Coatepec se consolidó como el único lugar de la república donde se fabricó la maquinaria para el procesamiento del café, convirtiéndolo en un punto de

⁷⁴ García, 1989.

distribución especializado de piezas y nuevas técnicas para la producción, lo cual hizo la convergencia en el sitio de cafecultores nacionales y extranjeros.⁷⁵

En Xalapa el gobierno local es más un espectador en la lógica de producción, percibiendo al ferrocarril como un medio de transporte que acarrea progreso a la región. Mientras en el caso de Coatepec, Xico y Teocelo, población y gobiernos locales, tenía un contacto mucho más estrecho con el ferrocarril, de modo que para ellos era una utilidad, un instrumento tecnológico de su vida cotidiana, que les daba un beneficio mucho más plausible y a corto plazo, para la producción de sus propias comunidades, vinculándolo con sus tierras, como un elemento más de necesidad inmediata al cual podían darle un uso y del cual dependían en gran medida.

Durante estos años, las administraciones municipales y estatales favorecieron los intereses de comerciantes, empresarios, propietarios y terratenientes impulsando obras de infraestructura que favorecieran sus actividades, como es el caso de la construcción del Ferrocarril Interoceánico, así como de la línea Xalapa-Teocelo y del tranvía urbano. Con la consolidación del estado hacia 1890, se había fortalecido la gobernabilidad, sobre todo en el ramo municipal (evidentemente esto es cuestionable, sobre todo durante el periodo revolucionario y años posteriores, sin embargo, este clima existía, y se vendía la idea de garantizar condiciones para la inversión), esto garantizaba seguridad a inversionistas, lo cual fomentó a su vez el comercio de productos extranjeros y el intercambio mercantil para cubrir la demanda de la región. En ese sentido el ferrocarril cubrió una necesidad de comunicación y contribuyó a incrementar el movimiento al mejorar el transporte de la producción agrícola y fomentar el desarrollo industrial. Se establecieron varias fábricas de tabaco, zapatos, cuero, cerveza, ladrillo, entre otras; este contexto trajo nuevas perspectivas en el comercio y el intercambio mercantil y conectó al municipio de Xalapa con el mercado nacional y el resto del mundo.⁷⁶

⁷⁵ García, 1989, p. 22-23.

⁷⁶ Blázquez, 1992, p. 123-124.

2.2 Empresarios, obra pública y actores locales

Bajo este contexto es que se creó la Cámara de Comercio que va a representar a la oligarquía xalapeña y a los actores e inversionistas nacionales y extranjeros, que dominaron gran parte de la economía vinculada al ferrocarril, con conexiones que van desde lo local, hasta lo regional, y que se extienden hasta el mercado mundial. Fueron estos inversionistas con vínculos políticos quienes manejarían no solo las comunicaciones sino también el comercio y la economía regional en conjunción con el estado, haciendo del municipio de Xalapa más un espectador que participe en dichos rubros. Para comprobar esta hipótesis a continuación planteo las siguientes preguntas. ¿Cómo se conforma esta cámara de comercio?, ¿quiénes la integran?, ¿cuál es su relación con el estado y el ferrocarril?

Esta agrupación corresponde a sectores de la oligarquía xalapeña, comenzando por la mesa directiva encabezada por W.K. Boone, ya antes mencionado en este trabajo. Parte de la relevancia de este personaje es que además de ser el director general en el país de la compañía responsable de la construcción del ferrocarril Xalapa-Teocelo en 1910, estuvo bien conectado con los gobiernos locales, pero sobre todo con el gobierno estatal, colaboraba en obras públicas como el drenaje, pavimentación de calles y caminos y el alumbrado público en la región.

Para adentrarnos en las negociaciones de estos empresarios que controlaron las vías de comunicación ferroviaria y gran parte de la obra pública en los municipios de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo; es necesario conocer a mayor profundidad a los empresarios John B. Frisbie y William K. Boone, gerentes de la compañía Jalapa Railroad & Power Co. entre 1898 y 1925 para, posteriormente analizar su participación en las negociaciones del ferrocarril. Esto lo haré de acuerdo a las concesiones y contratos entre la compañía a cargo de esta línea del ferrocarril y la participación tanto de la compañía como de estos dos empresarios en la construcción de obra pública en la región.

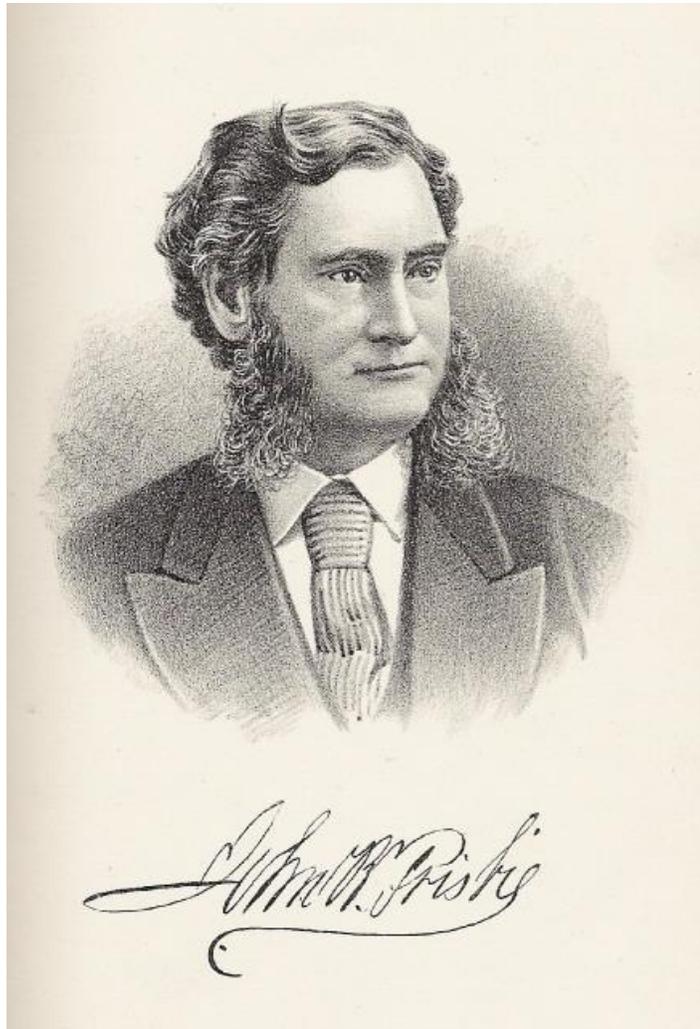
A partir de los primeros años de la década de 1890 la firma Frisbie y Compañía solicitó la concesión ferroviaria de la línea Xalapa-Teocelo con extensión de 29.7 km a la Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas, quien se le otorgó el 3 de agosto de 1895. John B. Frisbie no era un nuevo conocido para los negocios en México y la política de finales del siglo XIX, tenía una larga amistad con el presidente Porfirio Díaz, pues había fungido como consejero personal del presidente en materia ferroviaria desde años atrás. A principios

de la década de 1880 Frisbie asesoró a Díaz durante sus viajes a Nueva York, San Louis y Nueva Orleans, con relación a la búsqueda de inversionistas estadounidenses para invertir en los ferrocarriles mexicanos. La relación que existió entre Frisbie y Díaz, le permitió a Frisbie posicionarse como concesionario del ferrocarril y posteriormente traspasar esta concesión, en 1898, a la Jalapa Railroad & Power Co., quienes, con su capacidad técnica y financiera, habrían de culminar la construcción del ferrocarril y desarrollar una compañía auxiliar de luz y fuerza en Xalapa a cargo de Frisbie, quien construiría a su vez la hidroeléctrica de Texolo, inaugurada por el presidente Díaz en 1898.⁷⁷ Sobre la hidroeléctrica Southworth expone para el año de 1900:

Debemos de dar las gracias al general Juan B. Frisbie, no solamente por haber descubierto, sino también por haber hecho posible el desarrollo de esta enorme fuerza hidráulica; habiendo obtenido la concesión para su empleo en el año de 1896. La compañía de luz eléctrica y fuerza motora de la Xalapa, abastece la fuerza motora y de luz de Teocelo, Xico, Coatepec y la Xalapa; abasteciendo así mismo los molinos y las fabricas situadas en estas poblaciones. El señor L.P. Frisbie, administrador general, es, así mismo, el gerente del ferrocarril de Xalapa y Córdoba. Este señor posee prendas muy amables; es enérgico en extremo; y está siempre pronto para prestar su ayuda a cualquier proyecto, para la mejora comercial e industrial de la Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo.⁷⁸

⁷⁷ Mason, 2011.

⁷⁸ Southworth, 2005, p. 80.



***Fotografía 2.** Retrato de John B. Frisbie. Fuente: Vallejo Naval & Historical Museum, 2017.
Recuperado de http://vallejomuseum.blogspot.mx/2009/05/john-b-frisbie_25.html

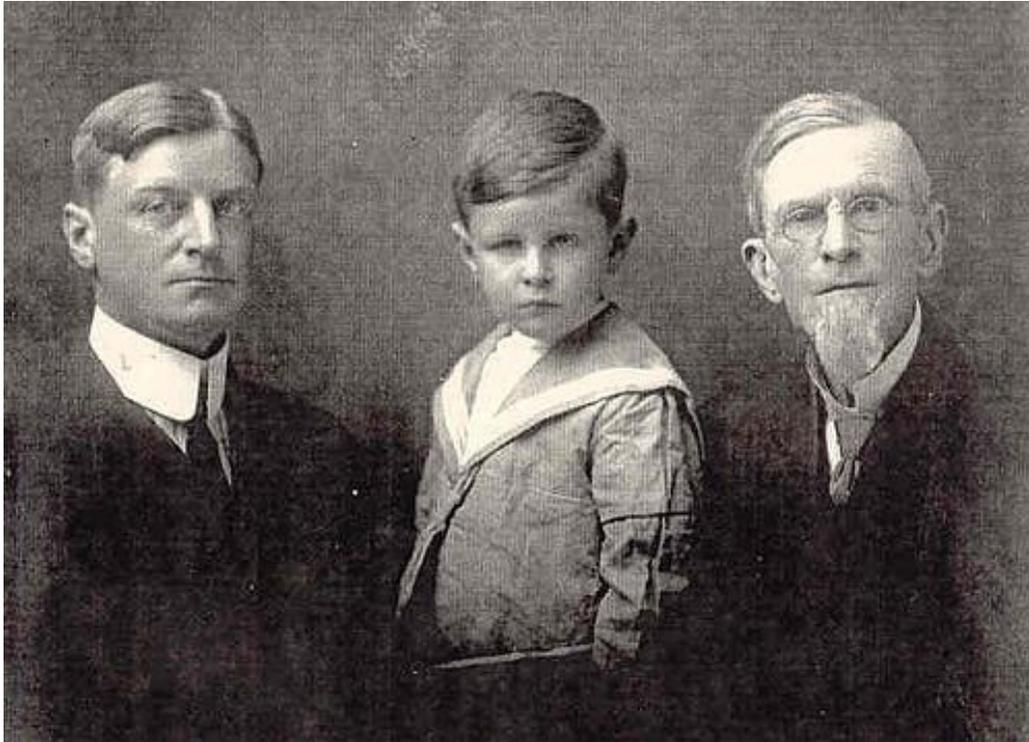
La información recabada sobre Frisbie lo vincula entonces con las primeras concesiones del ferrocarril Xalapa-Teocelo, como contratista independiente y su posterior gerencia general en la Jalapa Railroad & Power Company a partir de 1898. En el año de 1896 construyó la Hidroeléctrica de Texolo, con la que buscaba aprovechar la caída de agua proveniente de las montañas del centro de Veracruz y generar energía para iluminar poblaciones circunvecinas, incluida la de la capital del estado, trabajos realizados por la empresa Electric Light & Poder Company que junto con Jalapa Railroad & Power Co.

llevaron a la región de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo, la modernidad y el progreso en obra pública.

A la muerte de Frisbie, en 1909, William K. Boone se vuelve el gerente general de la compañía Jalapa Railroad & Power Co., para hacerse cargo de las inversiones de la compañía en obra pública, incluidas las del ferrocarril. Además, diversificó su actividad empresarial en la región, sobre todo en el ámbito de la construcción, mientras consiguió su legitimación empresarial-corporativa con la creación de la cámara de comercio, ocupando su dirección en el año de 1921. Boone había visitado la feria mundial de Chicago, como las describe Tenorio⁷⁹, a la edad de 18 años. Durante su visita a la exposición universal de Chicago, Boone quedó impresionado por las exhibiciones de electricidad, lo cual posteriormente le impulsó a estudiar en el Instituto Case de Tecnología en Cleveland. La primera visita de Boone a Xalapa fue en febrero de 1898, donde trabajó como supervisor de operaciones en la planta hidroeléctrica de Texolo, trabajo que realizó aproximadamente un año, para volver a California. Regresó a México en 1904 para establecerse en Xalapa y ocupar la gerencia general de la Jalapa Railroad & Power Co., en el año de 1910.⁸⁰

⁷⁹ Tenorio, 1998. De acuerdo a Mauricio Tenorio las exposiciones universales fueron las capitales del modernismo animadas por el optimismo industrial, cuyos centros urbanos (Londres, París o Chicago) fueron entonces, las burbujas de la modernidad y de la propia conciencia del progreso. En otras palabras, eran núcleos cosmopolitas, financieros y culturales que concentraban tendencias nacionales e internacionales en los aspectos tecnológicos, capitalistas e industriales.

⁸⁰ Cuando terminen Xalapa, 2008. Diario de Xalapa, reproducido en El Sol de Leon, mismo año. Recuperado de <https://www.oem.com.mx>



***Fotografía 3.** William K. Boone con su hijo y su padre, en Lima, Ohio, 29 de diciembre de 1912, noviembre de 2017. Recuperado de <http://www.esacademic.com>

Tanto Boone como los empresarios xalapeños logran impulsar sus actividades empresariales desde la cámara de comercio en Xalapa, de esa forma adquirieron a su vez legitimidad para continuar ampliando sus intereses en la región. Es así como Boone no solo continúa con el dominio de la comunicación ferroviaria como gerente general y administrador de la compañía del ferrocarril Jalapa Railroad & Power Co., sino que puede extender su actividad empresarial a la construcción de obra pública en Xalapa y sus alrededores como miembro de la cámara de comercio.

La cámara de comercio se fundó el 2 de diciembre de 1911, esto logró no solo la defensa de los intereses de sus miembros, y del comercio, la industria y la agricultura, sino también, permitió por su parte, consolidar los intereses de la cámara y de Boone, en la construcción de diversas obras en Xalapa y sus alrededores. Entre estas obras destacan el drenaje y la pavimentación de la ciudad de Xalapa, la construcción de parques, el Estadio

Xalapeño y el Hospital Civil, así como los caminos de Macuiltepetl, Santa Bárbara, Xalapa-Veracruz, entre otros.⁸¹

Socios de la Cámara de Comercio 1922	
Mesa directiva	Vocales
Presidente: W.K. Boone	Primero: Francisco Valle
Vicepresidente: José Salmones	Segundo: Narciso Giménez G.
Secretario: Domingo Álvarez B.	Tercero: Ramón Amezcua
Pro-secretario: Gildardo Muñoz	Cuarto: Francisco Díaz A.
Oficial mayor: Carlos M. Constantino	Quinto: Juan Díaz
Tesorero: Luis Lasso	Sexto: Manuel Lara
	Séptimo: Mariano O. Blanco
	Sr. Luis Dorantes, Comp. Prop.
	Sr. G. Bustamante, Comp. Sup.

***Cuadro 4.** Fuente: Gobierno del Estado de Veracruz, El Libro Azul del Estado de Veracruz, 2007, p. 177.⁸²

Este grupo corporativo-empresarial establecería vínculos comerciales y políticos en el municipio de Xalapa y la región y controlaría el mercado y la economía en varios niveles en comunicaciones, alumbrado, obra pública y comercio. Los municipios de Coatepec, Xico y Teocelo por su parte, estaban dominados por hacendados, las cinco haciendas más importantes, La Orduña, Mahuixtlán, Tuzamapan, Zimpizahua y Santa Rosa en Teocelo,

⁸¹ Gobierno del Estado de Veracruz, 2007, p. 177.

⁸² Se encontrará a su vez una lista completa de los socios de la Cámara de Comercio de Xalapa por su actividad empresarial para el año de 1922.

dominaron la región con el cultivo y la exportación del café, la caña de azúcar y otros productos, como ya se ha visto con anterioridad.

Estas haciendas participaron en el auge agrícola e industrial de la región, en estos municipios son los hacendados, terratenientes, pequeños propietarios y comerciantes quienes dominaron el territorio.

Principales haciendas en la región	
La Orduña	Herederos del comerciante José María Pasquel, quien adquirió la propiedad en 1849.
Tuzamapan	En poder de los descendientes de Francisco Xavier Irala y Padilla.
Mahuixtlán	Había formado parte del mayorazgo de La Higuera, en manos de los descendientes de José María Cervantes Osta.
Zimpizahua	Bajo la administración de Francisco de P. Pasquel, quien la recibió a cambio de la parte de la herencia que le correspondía de la hacienda de La Orduña.

***Cuadro 5.** Fuente: Gobierno del Estado de Veracruz, Veracruz Imágenes de su Historia, Coatepec, 1989, p.19.

Por otro lado, las rancherías formaron parte de las propiedades rurales, que, aunque en menor medida, contribuyeron al dominio del cultivo de las plantaciones y al dominio sobre la tierra, eran dueños de ranchos y grandes fincas, al igual que los hacendados emplearon mano de obra simple y especializada, para dar mantenimiento a la maquinaria y la producción agrícola del café principalmente.

Rancherías ubicadas	
El Trianón	Propiedad de Félix N. López.
Palzoquiapan	Administrada por la testamentaria de Manuel Pered.
La providencia	Propiedad de Clotilde Bravo.
Consolapan	Propiedad de María de Jesús viuda de García.
La mascota	Perteneciente a Daniel Sánchez.
Bola de oro	Perteneciente al ciudadano de origen alemán Guillermo Boesch.

***Cuadro 6.** Fuente: Gobierno del Estado de Veracruz, Veracruz Imágenes de su Historia, Coatepec, 1989, p.20.

Todas estas propiedades eran dedicadas a la siembra de diversos productos agrícolas, ganado y sus derivados, acaparaban la producción y empleaban el mayor número de obreros y jornaleros de la región. Además, todas ellas estaban en manos de particulares, tanto hacendados como rancheros, no eran accesibles a rentar la tierra, por lo tanto, generaron que muchos pobladores migraran a la ciudad o a otras zonas en busca de tierras de cultivo o de nuevas actividades laborales. Los que se quedaban eran empleados en las haciendas y fincas como ya se dijo. Esta situación cambio con el reparto de la tierra y la constitución de los ejidos y la creación de la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicatos Campesinos del Estado.

No queda claro como figuran los gobiernos locales, son administradores débiles en la región, su visión sobre el ferrocarril sigue siendo de sinónimo de progreso; sin embargo, al estar en mayor contacto con el medio de transporte y la dinámica de producción hacendaria y

del resto de productores de la región, lo perciben como un elemento más de la vida cotidiana y como un instrumento necesario para funcionar en comunidad.

2.3 Línea ferroviaria de tracción animal Xalapa-Coatepec

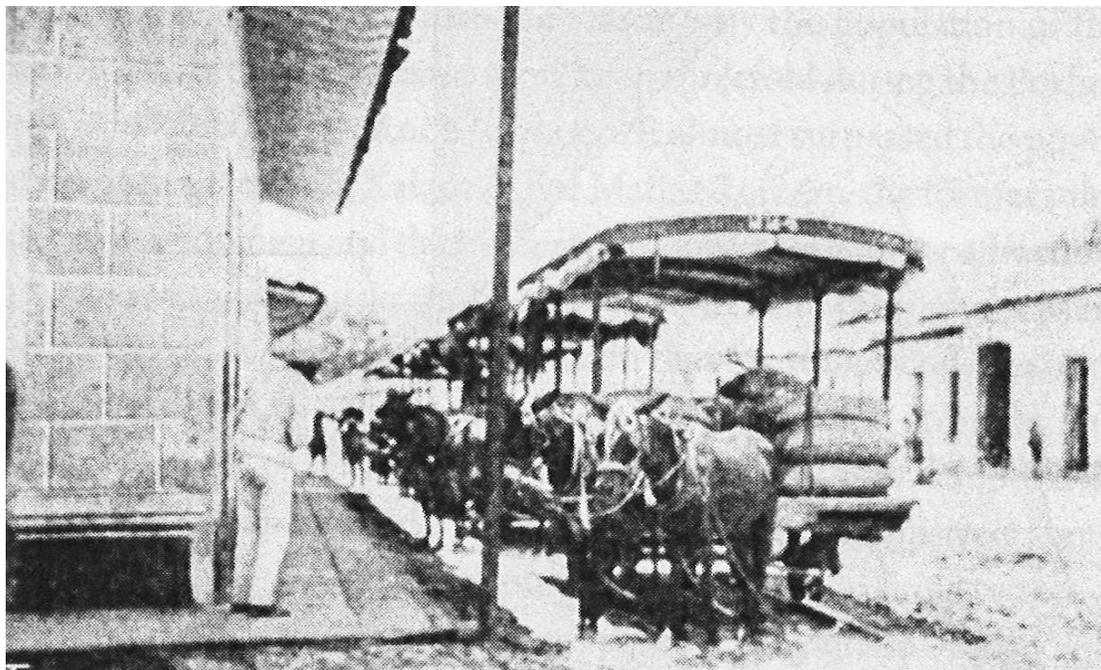
Esta sección del trabajo expondrá tres líneas del ferrocarril que transitaron por la región de estudio de agro-exportación en Veracruz entre Xalapa y Córdoba. Estas pequeñas líneas dieron movilidad a sus mercados locales y permitieron el traslado de mercancías y de pasajeros hacia ciudades más grandes que conectaron con líneas troncales como es el caso del ferrocarril de Córdoba a Coscomatepec y el ferrocarril de Xalapa a Teocelo. Esto permitirá ir bajando la lente hacia el estudio de los pequeños ramales y sus implicaciones dentro del ámbito local y regional.

Esta región comenzó a exigir un medio de transporte que acelerara los fletes de carga y de pasajeros para principios de la década de los años 70 del siglo XIX. En 1875 el gobernador Francisco de Landero y Coss otorgó la concesión al empresario poblano Ramón Zangroniz para construir la vía entre Xalapa y Coatepec, la cual sería impulsada por tracción animal y que comenzó sus funciones para finales de 1877.⁸³ Para este año las haciendas en la región habían intensificado su producción agrícola, La Orduña, Zimpizahua, Tuzamapan y Mahuixtlán, transportaban sus productos agrícolas a través de la arriería. La petición de la construcción de la línea que uniera a ambos municipios fue realizada por los intereses de los hacendados y los empresarios del ferrocarril, cuya necesidad de comercializar sus productos se vuelve mayor, pues existía la evidente necesidad de librar la topografía de difícil tránsito, así como incrementar la salida de productos mercantiles.

Si bien este ferrocarril no es el antecedente directo del Xalapa-Teocelo, sino una línea a parte que circuló únicamente entre las poblaciones de Xalapa y Coatepec por el camino a Briones, podemos acercarnos a él por su importancia para evidenciar la demanda de los empresarios por construir una vía de comunicación en la región y, a su vez, comprender la lógica de la concesión, el giro comercial de los hacendados y empresarios y el funcionamiento

⁸³ García, 1984, p. 25-34. En donde se expone parte de la negociación que realiza el estado con los concesionarios del ferrocarril y sus intereses involucrados, sobre todo en la adquisición de tierras y el negocio que representaba para los empresarios la producción agrícola en la región.

de las haciendas como productoras agrícolas desde mediados del siglo XIX. Lo cual nos introducirá adecuadamente al año de 1898 con la puesta en marcha del ferrocarril “El Piojito”.



***Fotografía 4.** Carros impulsados por tracción animal. En esta imagen de 1900, un transporte urbano de carga de café. Fuente: All about Coffee, p.264 en Fowler-Salamini, p. 23.

Ahora que sabemos que la construcción de este ferrocarril fue impulsada por comerciantes xalapeños y concesionada en 1875 por el gobernador del estado al empresario poblano Ramón Zangroniz, analicemos brevemente la concesión y los intereses que giraron en torno a este ferrocarril. Esta disposición ofrecía al constructor la subvención de quinientos pesos por kilómetro de vía construida y se le otorgaban todos los terrenos que fueran propiedad del estado que necesitara para disponer de ellos durante la construcción de la vía y sus estaciones. En el caso de los terrenos propiedad de particulares, el gobierno podría expropiarlos argumentando que eran de utilidad pública de acuerdo a la ley. A su vez, la empresa constructora quedaba exenta del pago de impuestos y contribuciones a la obra, quedando concluida al año de iniciar los trabajos. Por su parte, la empresa se obligaba con el gobierno a transportar tropas, material de guerra y todo lo que fuera necesidad del estado, incluyendo empleados en comisiones a mitad de costo por fletes. En cuanto a los empleados

de la empresa, incluidos los extranjeros serían tratados como mexicanos y cualquier asunto respectivo a este ferrocarril se trataría con sede en Xalapa.⁸⁴

Unos meses después de la firma y puesta en marcha de esta concesión, el empresario constructor Ramón Zangroniz estableció un contrato de sociedad con Bernardo Sayago, por la mitad de todos los derechos adquiridos, ventajas, beneficios y pérdidas sobre el ferrocarril Xalapa-Coatepec.⁸⁵ Esto se explica debido a que Sayago era propietario de una vasta extensión territorial en Coatepec y sus alrededores, y además, tenía negocios comerciales con hacendados en la región. La extensión territorial de Sayago era de alrededor de mil hectáreas, en 1871 los Cervantes Ayesterán de la hacienda de Mahuixtlán vendieron a Sayago los terrenos de San Marcos pertenecientes a la hacienda. Estos terrenos colindaban con el pueblo de Teocelo atravesando loma del Huisache hasta los límites con la hacienda de Zimpizahua. Adquirió a su vez, el Molino de Pedreguera con lo que se inició en la industria de hilados y tejidos.⁸⁶ La asociación de Zangroniz con Sayago permite ver a la construcción del ferrocarril Xalapa-Coatepec además de ser una vía de comunicación para conectar a estos cantones de producción agrícola e industrial, como una empresa comercial en beneficio de cierto grupo social.

A Zangroniz se le puede vincular con los Pasquel y Palma, propietarios de las haciendas de la Orduña y Zimpizahua con pagos proporcionados para el tendido de la vía por una cantidad de 12 500 pesos.⁸⁷ De modo que tenemos ya como antecedentes en esta región a los miembros de la oligarquía xalapeña y coatepecana con intereses comerciales, significando que esta concesión ferroviaria de 1875 asociada entre Zangroniz, Sayago y los Pasquel se debió al hecho de comunicar sus propiedades con el mercado de consumo agrícola y mercantil para ampliar sus transacciones comerciales y controlar el sistema ferroviario en la región. Sabiendo que esto formaba parte del contexto regional, desde mediados del siglo XIX, pasemos a ocuparnos del ferrocarril Córdoba-Coscomatepec, otra pequeña línea que formó parte de la región de agro-exportación con base en el café, con una extensión similar a la del ferrocarril Xalapa-Teocelo.

⁸⁴ García, 1984, p. 28.

⁸⁵ ANX, 1876. Como se citó en García, 1984, p. 28.

⁸⁶ García, 1984, p.30.

⁸⁷ ANX, 1878. Como se citó en García, 1984, p.32.

2.4 EL Huatusquito (Córdoba-Coscomatepec)

La ubicación geográfica de Huatusco le permitió situarse como uno de los lugares privilegiados para el cultivo, sobre todo de la planta del café, pues presentó las condiciones climáticas necesarias para la adaptación del grano, su orografía irregular hizo que el café creciera sobre las laderas y barrancas, aprovechando las horas efectivas de sombra. De acuerdo a Sartorius hacia el año de 1865 el pueblo de San Martín Tlacotepec fue pionero en la siembra del café, sus pobladores convirtieron sus terrenos de poco cultivo en fracciones de diez mil varas cuadradas para el cultivo del grano, en alrededor de veinte acres se plantaron quince mil pies de café, plátano y árboles frutales, que en cuatro años produjo ciento cincuenta quintales disponibles para el comercio.⁸⁸

En los años posteriores aparecieron muchas siembras nuevas cultivadas por los indígenas de San Bartolomé y Jotulla, quienes fraccionaron sus terrenos y empezaron a cultivar el café. En 1880 Matías Romero en su visita a San Martín Tlacotepec describe la expansión del cultivo a manos de la población indígena local, de acuerdo a la influencia de familias criollas que se asentaron en Tlacotepec. -Entre 1867 y 1903 los productores importantes estaban encabezados por Anastasio Pesado, el jefe político en 1867, los hermanos Sedas y la familia Domínguez que llegaron a tener un beneficio en la población. En esos años el pueblo se consolidó como uno de los principales en cuanto a beneficios y obras públicas en el cantón) lo que llevó al fraccionamiento de las tierras aumentando el número de pequeños propietarios.⁸⁹

Con la parcelación de la tierra la hacienda jesuita Boca del Monte y los terrenos comunales fueron divididos y dedicados al cultivo, que hacia 1880 reportó más de cien mil plantas de café. Es así como aumentó la siembra del cultivo en el cantón de Huatusco que para el año de 1891 obligó a los propietarios a incluir nueva mano de obra y abandonar el cultivo del maíz para vender el grano en Veracruz con fines de exportación, esto creó un nuevo grupo cafetalero que ingresó al mercado internacional.⁹⁰

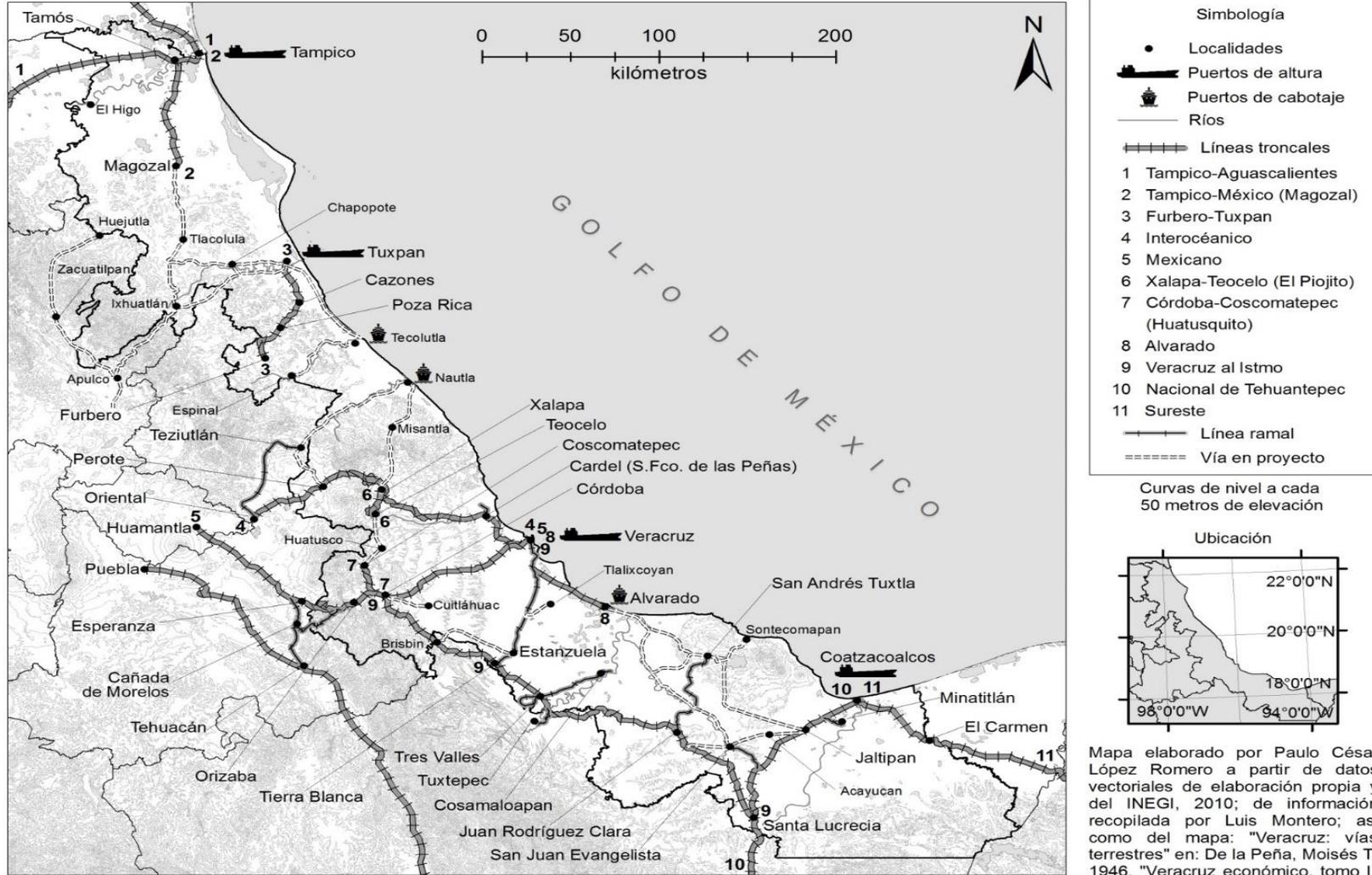
⁸⁸ Sartorius, 1870, pp. 164-165.

⁸⁹ Córdoba, 2005, p.183.

⁹⁰ Ibidem, p. 185.

El ferrocarril de Córdoba a Huatusco comenzó su construcción en el año de 1901, al igual que el ferrocarril de Xalapa a Teocelo debió de transitar por un paisaje compuesto por una geografía de complicado acceso (siendo un caso más extremo, como veremos a continuación) por las condiciones de la vegetación y los ríos y barrancas que se encontraban a su paso. La concesión de este ferrocarril estuvo a cargo del ingeniero Juan A. Navarro, después de un traspaso efectuado en el año de 1900, en aquel entonces concesionado a manos de los señores Luis Grajales y Ángel Caso. Hacia el año de 1902 ya se contaba con 11 kilómetros de vía entre San Isidro y La Capilla, para el año de 1907 se concluyó la línea, cuyo objetivo era llegar a Huatusco para conectar la zona centro del estado con Xalapa. Sin embargo, debido a lo complicado de su construcción por las dificultades del paisaje (barrancas de Jamapa, Palenque y Río Seco) y a raíz de la construcción del puente de Tomatlán, que resultó ser de costos excesivos para los empresarios de este ferrocarril (se construyeron ocho puentes para esta línea, además del Benito Juárez sobre la barranca de Tomatlán, el puente sobre el río San Antonio, Paso Canoas, La Luz y Los Xuchiles, la mayoría a grandes alturas y de extensas dimensiones) se decidió que llegara solo hasta Coscomatepec, finalmente construyendo 32.3 kilómetros de vía. Fueron nueve las estaciones que componían a este ferrocarril: Estaciones, San Antonio, La Capilla, Monte Blanco, Chocaman, Tomatlán, San Juan Coscomatepec, San Francisco Toxpan y Tezonapa.⁹¹

⁹¹ Montero, 2016, p.11.



***Mapa 8.** Ubicado con el no. 7, el Ferrocarril Córdoba-Coscomatepec, se aprecia el punto de conexión con el Ferrocarril Mexicano, así como el tramo pendiente de construcción entre Coscomatepec y Huatusco. Por su parte, se observa a Córdoba como el punto en donde convergen las estaciones del Ferrocarril Mexicano no. 5, de Veracruz al Istmo no. 9 y del Huatusquito no. 7. Fuente: Montero García, Luis Alberto, 2016, p. 24. Un siglo de ferrocarriles en Veracruz, 1850-1950: De las locomotoras de vapor (La Veracruzana) a las maquinas diésel eléctricas estadounidenses (número 23022), texto inédito, Xalapa.

La clase política durante el porfiriato conoció bien la región, en enero de 1901 llegaron a Córdoba Carlos Mauricard, el ingeniero Juan A. Navarro y el ministro de hacienda José M. Limantour (este último construyó un chalet para vacacionar en Coscomatepec)⁹². Cabe mencionar que en el equipo de ingenieros participaba Porfirio Díaz Rubio, hijo del presidente Díaz, mientras que Julio Limantour fue uno de los concesionarios quien se encargó de realizar las compras para el proyecto de este ferrocarril, como en muchos de estos casos, las inversiones se vincularon con el grupo político en el poder.⁹³ Hacia marzo del mismo año los trazos del proyecto inicial del ferrocarril se cambiaron para que este pasara por Coscomatepec, debido a la influencia del jefe político del cantón de Huatusco Joaquín A. Castro Domínguez, que casualmente era originario de Coscomatepec. La aprobación del proyecto fue debido a la relación que Castro tuvo con el presidente Díaz y con el entonces gobernador Teodoro A. Dehesa, además de su posición privilegiada entre los empresarios y vecinos de la región. Esta modificación al camino de la vía fue lo que ocasionó en parte la falta de conexión con Huatusco y el paso por las barrancas ya descritas.

A la ceremonia de inauguración asistieron la elite de Córdoba, Huatusco y Coscomatepec, entre ellos los jefes políticos de Córdoba y Huatusco, la esposa de Limantour como madrina del evento, ingenieros y empresarios de la región. Se sabe que diariamente corrieron dos trenes mixtos en ambas direcciones y uno nocturno que viajó por temporadas a México y contaba con servicio de dormitorio.⁹⁴

La región de Córdoba a Huatusco se caracterizó por el cultivo y la producción cafetalera, siendo parte de la misma zona de cultivo agrícola (Orizaba, Córdoba, Cardel, Coscomatepec, Huatusco, Teocelo, Coatepec y Xalapa), un paisaje en extremo montañoso, con precipicios, valles y una tupida vegetación. Se caracterizó por el cultivo de la caña de azúcar, el café, el tabaco, los cítricos, bananas y variedad de frutas, productos que se convirtieron en su mayor fuente de comercio de exportación. Entre los puntos de Córdoba y Coscomatepec, el ferrocarril transitó por haciendas como Trinidad Grande, San Francisco Toxpan, y Monte Blanco, así como por rancherías La Luz y San Isidro y las tierras de pequeños propietarios como Sabana Blanca, Palenque y Neria. Su construcción fue la

⁹² Rosas, Aquileo, 23 de mayo de 1998. "El Huatusquito". El Mundo. Diario de Córdoba.

⁹³ Córdoba, 2005, p. 181.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 180.

respuesta a los caminos de difícil acceso y a la demanda de los empresarios y hacendados locales por la actividad agrícola, con impulso del proyecto de construcción ferroviaria del porfiriato. Finalmente el Ferrocarril Mexicano compró sus acciones en 1909, con la intención de integrarlo como un ramal para su línea, sin embargo por distintas complicaciones (conflictos por la concesión con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas), fue hasta 1927 que el Ferrocarril Mexicano logró su administración total, siendo desmantelado para el año de 1953.

Con esta vía la región quedó integrada a Córdoba, los habitantes de Huatusco la utilizaron habitualmente, trasladándose en animales de carga y dándole agilidad a la producción agrícola de haciendas y ranchos vecinos. La gente de las comunidades debía sortear caminos y veredas para llegar a cualquiera de los puntos donde se encontrara una estación del ferrocarril: Xalapa, Camarón o Córdoba.⁹⁵

La vida del Huatusquito resultó ser similar a la del ferrocarril Xalapa-Teocelo, dos concesiones que en sus proyectos originales pretendieron unir dos ciudades clave en el comercio y con acceso a mercados de exportación, terminaron llegando solo a donde lo complicado del paisaje y los recursos e intereses de sus concesionarios les permitieron, sin embargo, esta falta de unión y de tráfico por la zona centro de esta región de agro-exportación, permitió que la dinámica del mercado y de transporte de pasajeros se concentrara en ciudades como Córdoba, Orizaba y Xalapa con acceso a líneas troncales.

2.5 El Ferrocarril Xalapa-Teocelo

Después de la guerra de secesión, los Estados Unidos ampliaron sus horizontes capitalistas con una política económica para activar el desarrollo comercial, con la intención de acrecentar la industria manufacturera en su país. Hacia el año de 1880 el uso del ferrocarril y el tendido de vías férreas se había acelerado en ese país, hasta extenderse a la frontera con México. A los estadounidenses les interesaba establecerse en ciertas zonas del territorio mexicano, sobre todo con la intención de extraer materias primas y productos requeridos para el proceso de industrialización de su país. En ese sentido, varias compañías se vieron interesadas en el proyecto ferroviario a raíz de la política ventajosa del gobierno mexicano como receptáculo

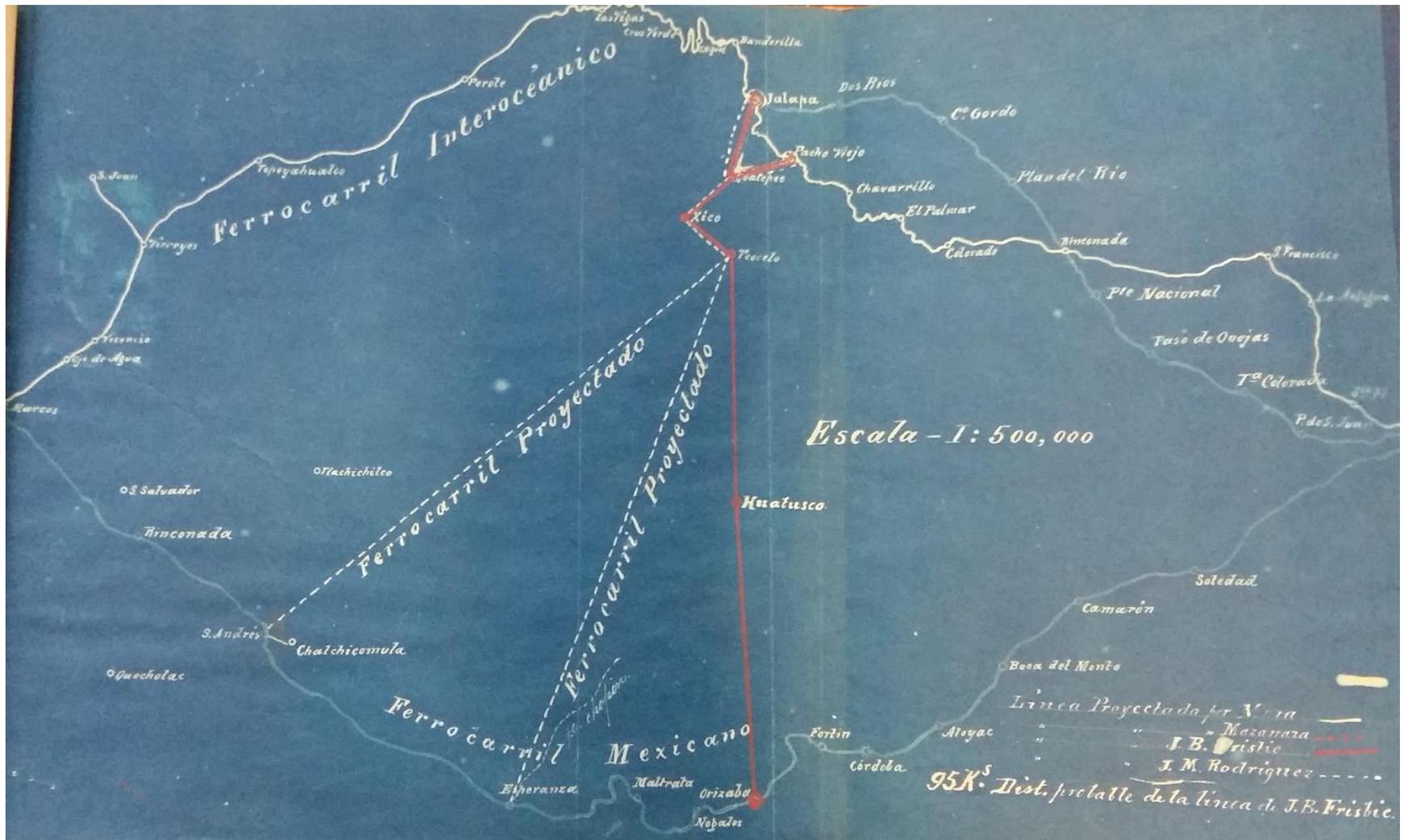
⁹⁵ Córdoba, 2005, p. 181.

de la inversión extranjera y los proyectos de inversión en México como ya hemos visto en este trabajo.

Es así como la empresa norteamericana Jalapa Railroad & Power Co. constituida en Nueva Jersey en el año de 1897 y representada por el empresario Louis T. Haggin, llegó a México con el fin de explotar los ferrocarriles en el país, así como del tendido de las líneas del teléfono y el telégrafo por los cuales transitaran las vías que fueran de su concesión. Además, se le atribuyeron otras capacidades como construir y mantener las plantas de alumbrado eléctrico y adquirir terrenos y bienes inmuebles para el aprovechamiento de sus negocios.⁹⁶ El 3 de agosto de 1895 el gobierno mexicano había otorgado a John B. Frisbie la concesión para la construcción de este ferrocarril, quien en 1898 traspasa la concesión a la compañía Jalapa Railroad & Power Co., así como las obras realizadas con su punto de termino hasta la población de Teocelo, siendo el mismo John B. Frisbie quien se vuelve el representante de la compañía en México hasta su muerte en 1909.

El ferrocarril Xalapa-Teocelo en su proyecto original, planteaba establecer un camino ferroviario de 76 km entre Xalapa y Córdoba, el cual nunca se llevó acabo, de modo que el tramo de Xalapa a Teocelo fue inaugurado en 1898 con un segmento de 18.6 km con locomotoras de vapor, posteriormente se amplió a 29.7 km, conectando las comunidades de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo.

⁹⁶ García, 2002, p. 35. De acuerdo a la escritura de la constitución de la compañía Jalapa Railroad & Power Co., para el año de 1897.



***Mapa 9.** Proyecto original realizado por la compañía Jalapa Railroad & Power Co., Archivo General de la Nación, SCOP, año de 1895, caja 1, exp. 14, legajo 1.

En las primeras concesiones ubicadas en el Archivo General de la Nación, se expone la intención de construir un ferrocarril que vaya de Coatepec a Teocelo y Cosautlán.⁹⁷ Posteriormente para el año de 1895, la concesión indica la construcción del ferrocarril Xalapa a Las Puentes, finalmente para el año de 1898, se vuelva a modificar la concesión⁹⁸ para relevar a la empresa de su obligación por construir la vía desde el punto de Las Puentes a Teocelo. Por otra parte, una concesión de 1895⁹⁹ decreta también establecer la conexión entre Xalapa, Pacho viejo y Teocelo, por eso en el mapa 9 se muestra la conexión entre estas localidades y su proyección hasta Huatusco, culminando finalmente en Córdoba, para conectarse en algún punto con el Ferrocarril Mexicano, como el proyecto original planteaba. Finalmente, en la que infiero es la concesión final para el año de 1898,¹⁰⁰ se exime a la empresa de sus obligaciones de llevar la línea hasta Córdoba, teniendo como destino final la localidad de Teocelo. De modo que la empresa Jalapa Railroad & Power Co. adquirió terrenos para la construcción de las estaciones, bodegas y talleres que desde Xalapa se dirigían por la actual calle de Bolivia pasando por los límites de la estación del Ferrocarril Interoceánico.

En el contrato celebrado por el Secretario de Estado y del departamento de Comunicaciones y Obras Públicas el General Manuel G. Cosío y John B. Frisbie y compañía, y que data del seis de diciembre del año de 1895.¹⁰¹, se establece el trayecto y plazo para la construcción de la vía del ferrocarril que parta de Xalapa, pasando por Coatepec, Xico y Huatusco, y llegara a algún punto donde se enlazaría con el Ferrocarril Mexicano, punto de elección de la compañía de Frisbie, con la autorización de la SCOP. De la misma forma, se autorizaba a la empresa para la construcción de ramales a uno u otro lado de la vía, en la extensión que juzgara conveniente, para desarrollar el tránsito por las poblaciones establecidas. A su vez, se le delegaba a la empresa la construcción y el mantenimiento de las líneas del teléfono y el telégrafo correspondientes.

⁹⁷ AGN, SCOP, caja 7, exp. 3, legajo 1.

⁹⁸ AGN, SCOP, caja 2, exp. 5, legajo 2.

⁹⁹ AGN, SCOP, caja 1, exp. 14, legajo 1.

¹⁰⁰ AGN, SCOP, caja 1, exp. 16, legajo 1.

¹⁰¹ AGN, SCOP, caja 2, exp. 6, legajo 1

Por su parte, se establece a la empresa de Frisbie apegarse a las normas y leyes vigentes de la autoridad federal, a establecer su sede en Xalapa, a nombrar a uno o más representantes de la compañía ante el gobierno de la república, para atender los negocios y las obligaciones relativas al contrato ferroviario, mientras que el gobierno, por su parte, designaría a uno o dos representantes pagados por el erario para establecer las negociaciones con la empresa y formar parte de la mesa directiva de la compañía ferroviaria. Tanto el camino de fierro, como los terrenos y las propiedades adquiridos por la empresa, incluyendo edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demás objetos que constituyan el ferrocarril y de la línea telegráfica, se consideran propiedad de la empresa, con el derecho de usar de ellos en los términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera propiedad se trate, pero sometidas a las prevenciones de las leyes y reglamentos vigentes o que en lo sucesivo se dictaren con respecto a ferrocarriles. Así mismo, la concesión otorgó a la empresa del ferrocarril la posibilidad de enlazar su vía férrea con cualquier otra vía que exista o que, en lo sucesivo, pueda existir en la república y también tendrá el derecho de explotarla y mantenerla en unión o consideración con cualquier otra empresa, bajo las condiciones que se consideren y en aprobación de la SCOP.

El artículo 13 de dicha concesión, establece que no podrán en ningún tiempo los concesionarios, ni los que puedan sucederle en el futuro, traspasar, enajenar, o hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emitan a ningún gobierno o estado extranjero, ni admitirlo en ningún caso como socio de la empresa. Frisbie traspasa la concesión a la Jalapa Railroad & Power Co., de acuerdo al artículo primero de la concesión de 1895, cuya solicitud se realiza a la SCOP, en octubre de 1897,¹⁰² haciéndose efectiva para el año de 1898, con una construcción parcial de la línea realizada por Frisbie, de acuerdo a las fuentes. Habría que indagar más a fondo la naturaleza de este traspaso y los términos bajos los cuales se realizó, sin embargo, solo se cuenta con las concesiones hasta 1898 realizadas entre la Jalapa Railroad & Power Co. y el gobierno federal a través de la SCOP, sin mayor información sobre el traspaso entre Frisbie y la JRR&PC.

En todos los puntos importantes que atravesase el camino, el gobierno federal otorga a la compañía la autorización para realizar las mejoras necesarias y facilitar el tráfico,

¹⁰² AGN, SCOP, caja 7, exp. 12, legajo 1

incluyendo el establecimiento de almacenes y otras construcciones, previa aprobación de la SCOP. Los terrenos de propiedad nacional que ocupasen la línea en la extensión fijada, así como los necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demás accesorios indispensables de la línea, y sus dependencias, se entregaran a la empresa sin retribución alguna. De la misma manera, la empresa tiene la facultad de tomar de los terrenos de propiedad nacional y ríos, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construcción y reparación de la línea y sus dependencias. Así mismo, el gobierno federal permite a la empresa tomar, conforme a las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparación de la vía y sus dependencias, estaciones y demás necesarios. La concesión menciona que en caso de no haber avenimiento con los propietarios de los terrenos se nombrará un perito para cada una de las partes para presentar sus avalúos y en caso de no haber acuerdo, un juez de distrito del estado nombrará un tercer perito para emitir su avalúo sobre el terreno y las propiedades que se pretendan expropiar.

De acuerdo a esta primera concesión, la empresa podía hacer uso del terreno de propiedad particular mientras se lleva a cabo el juicio para determinar el avalúo en caso de no haber acuerdo entre las partes, quedando sujeta a un depósito por el aproximado del valor de la propiedad, retirando o agregando el restante una vez determinado el precio. También se le permite a la empresa destruir o derribar en parte o totalmente árboles, magueyes u otros obstáculos, con una posterior indemnización de acuerdo al peritaje.

En cuanto a impuestos, la empresa podrá importar libre de toda clase de derechos de importación o aduana y de impuestos, ya sean federales o locales, durante quince años a partir de la firma de la concesión, para la construcción, explotación, conservación y reparación del ferrocarril y la línea telegráfica y sus accesorios, artículos que van desde material fijo para la vía, hasta material eléctrico, material para el telégrafo, material rodante y miscelánea. El artículo veintidós de la misma concesión, permite a los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril y telégrafo, así como a los trabajadores que se empleen, estar exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. El camino mismo, sus dependencias naturales, así como los capitales empleados en su construcción y explotación y las acciones comunes, bonos y obligaciones de la empresa

o empresas, quedan exentas durante el termino de quince años, del pago de la contribución o impuesto establecido o por establecer de la federación, de los estados y de los municipios, exceptuando únicamente el impuesto del timbre.

Por su parte, la empresa adquiere diversos compromisos con el gobierno mexicano, como lo advierte el artículo 31, donde el gobierno tendrá la preferencia sobre los particulares en el transporte de la correspondencia, pasajeros y materiales en la línea de la empresa. En caso de guerra el gobierno podrá usar el camino exclusivamente de cualquier otro tráfico por el tiempo que sea necesario. En los transportes de militares y empleados de gobierno se hará una rebaja en las cuotas del pasaje. Así mismo, la empresa queda sujeta al reporte mensual a la SCOP sobre los nombres de los accionistas del ferrocarril, directores, empleados, pasajeros y carga transportada, reseñas sobre la vía, adeudos de la empresa, entre otros, como lo muestra uno de los reportes hallados y firmado por uno de los agentes de tráfico para el año de 1898¹⁰³. Otras obligaciones de la empresa con el gobierno federal son el préstamo del servicio del telégrafo gratuito, estableciendo una oficina gubernamental donde crea conveniente en los entornos de la vía para el servicio telegráfico. También se le exige a la empresa un depósito para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que contrae el concesionario, el cual consta de tres mil pesos en títulos de la deuda publica en un plazo de seis meses, depositados al Banco Nacional de México, de los cuales se encontró uno para el año de 1898 bajo el número 2, 447¹⁰⁴.

El contrato firmado entre la JRR&PC representada por Alfonso Lancaster Jones (posteriormente John B. Frisbie se vuelve el gerente general de la compañía en México, para el año de 1898) y el gobierno federal cuyo representante es el General Francisco Z. Mena, Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras Públicas y publicado en el diario oficial el 4 de agosto de 1898¹⁰⁵, es una modificación de la concesión del seis de diciembre de 1895 que llevaría la conclusión de la línea hasta Huatusco y su posterior modificación en el año de 1896 para llevar la línea hasta Córdoba , a los artículos primero, segundo y veintiocho, en donde se establece de común acuerdo el relevar a la empresa del ferrocarril de Jalapa a Córdoba, de la obligación de llevar la línea hasta este último punto,

¹⁰³ AGN, SCOP, caja 7, exp. 12, legajo 1

¹⁰⁴ AGN, SCOP, caja 2, exp. 6, legajo 1

¹⁰⁵ AGN, SCOP, caja 7, exp. 12, legajo 1

declarándose que el punto terminal del ferrocarril es Teocelo, a cuya población ha llegado la vía partiendo de Xalapa, quedando en ese sentido modificado el artículo primero. Se reforma a su vez, el artículo veintiocho en los siguientes términos: durante el término de quince años a partir de la firma del contrato, la compañía fijara las tarifas de precios que se han de cobrar por la conducción de pasajeros y mercancías, siempre que dentro de los quince años mencionados, las utilidades netas del ferrocarril¹⁰⁶ permitieran repartir un dividendo de más de cuatro por ciento sobre el capital representado por acciones y obligaciones, se hará en las tarifas de mercancías, una reducción proporcional de manera que en ningún caso las utilidades netas excedan de cuatro por ciento anual sobre el expresado capital.

Pasando los quince años establecidos, regirán para el tráfico las tarifas de mercancías y pasajeros establecidas en el contrato de concesión. También volverán a ponerse en vigor estas tarifas, antes de los repetidos quince años si dentro de este periodo de tiempo las utilidades liquidas de la compañía al exceder el cuatro por ciento de capital hubieren permitido reducir los tipos de las tarifas, hasta los fijados en las relacionadas tarifas. Mientras subsista el tráfico para mercancías y pasajeros la tarifa alzada mencionada en el artículo veintiocho, el gobierno tendrá la facultad para inquirir y cerciorarse de los productos brutos y utilidades netas del ferrocarril, quedando al efecto estipulado que: A) el representante del gobierno en la junta directiva y el inspector de la línea, tendrán el derecho de examinar todos los libros de cuentas y documentos de la compañía en sus oficinas y de tomar copia de ellos. B) la compañía estará obligada a presentar al gobierno un estado anual en el que consten, con todos los detalles necesarios para la debida claridad, los resultados de la explotación, ingresos y egresos del ferrocarril. C) la compañía estará además obligada a dar al gobierno todas las explicaciones que este le pida sobre el referido asunto. D) fuera de la obligación que se contiene en las dos fracciones anteriores, la compañía queda obligada a dar al gobierno o a su representante siempre que alguno lo pida, los informes, noticias, explicaciones y estados relativos a la gestión financiera de la compañía. Estos son los únicos cambios realizados, que más bien son agregados, de la concesión de 1895.

¹⁰⁶ Por utilidades netas se entiende el sobrante después de hechos los gastos de administración y explotación de las obras permanentes, consolidación, conservación y reparación del ferrocarril y sus dependencias, adquisición y conservación del material fijo y rodante.

El contrato de 1898 parece quedar vigente hasta el año de 1910, con la firma de un nuevo contrato entre la JRR&PC y el notario público Luis Castro López, firmado en la ciudad de Nueva York en el mes de julio de 1910¹⁰⁷, en donde se reforma el contrato de 1898 para nombrar a W.K. Boone como apoderado, agente y administrador general de la compañía en la república mexicana y en su nombre, tomar posesión de todos los bienes en México de la compañía y particulares, por el precio, plazos y conducciones que resulten. El objetivo de este contrato es darle el poder a William Boone para efectos legales, sin embargo, las cláusulas, los artículos y condiciones otorgados por el contrato de 1898 quedan hasta este punto intactas. Desconozco una concesión posterior a 1898 donde existan reformas o cambios de fondo que permitan evidenciar una nueva negociación entre la compañía del ferrocarril JRR&PC, y el gobierno federal.

Los empresarios del ferrocarril no únicamente negocian este espacio sobre los caminos y propiedades que al trazo de la vía y sus estaciones o espacios de trabajo competen, sino que, como se ha visto, extienden sus intereses al desarrollo de obra pública en la región. En el caso de John B. Frisbie y compañía, proyecta la construcción de la hidroeléctrica de Texolo, para abastecer de energía eléctrica a las poblaciones de Xalapa, Coatepec, Xico y Teocelo. De acuerdo a una carta firmada por Frisbie el 16 de octubre de 1896¹⁰⁸ y dirigida al Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, establece a la hidroeléctrica como el factor principal de su empresa:

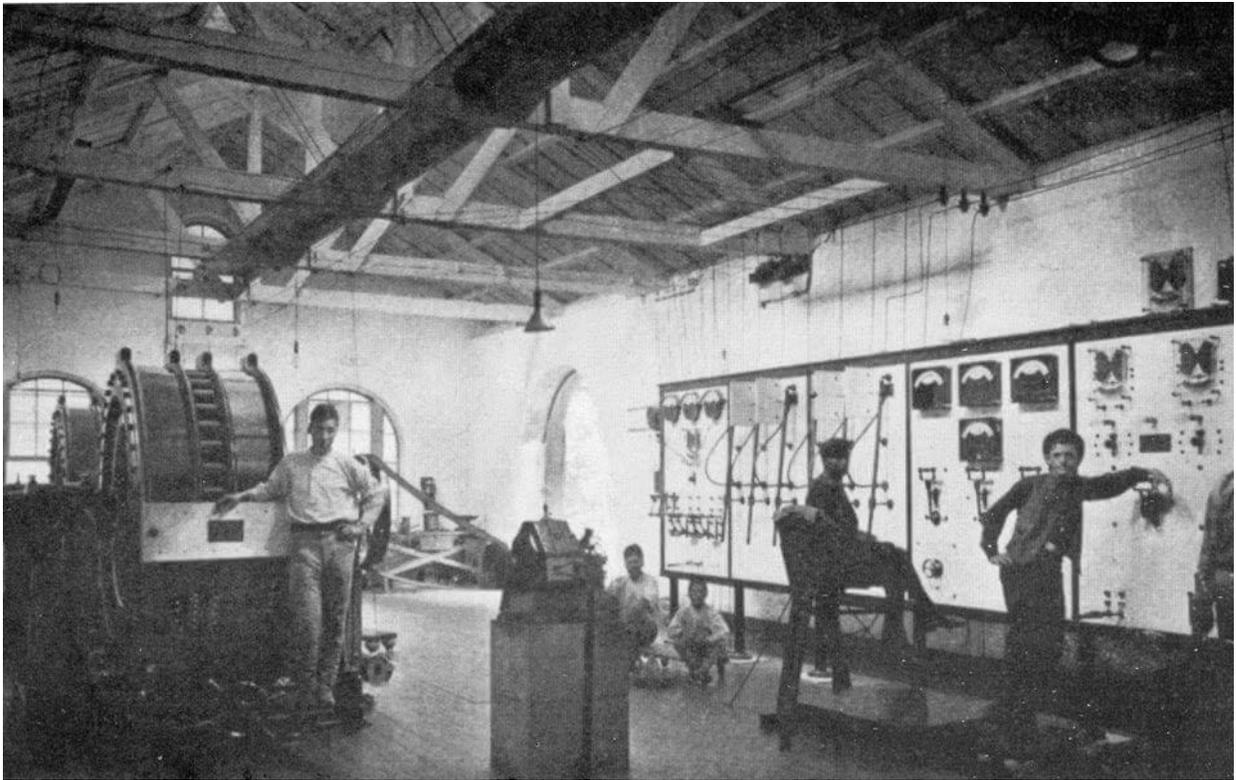
Con la terminación de nuestra instalación eléctrica tendremos establecido el factor principal de nuestra empresa, lo cual comprenderá Vd. constituye una garantía mucho más eficaz que la inauguración y explotación de 10 km de camino; pues toda la fuerza que ha sido posible utilizar , se ha dedicado el perfeccionamiento de este ramo de nuestra obra...para el primero de junio y probablemente antes, estaremos en situación de proporcionar luz eléctrica a las poblaciones de Jalapa, Coatepec, Jico y Teocelo.

¹⁰⁷ AGN, SCOP, caja 2, exp. 9, legajo 1

¹⁰⁸ AGN, SCOP, caja 1, exp. 17, legajo 1

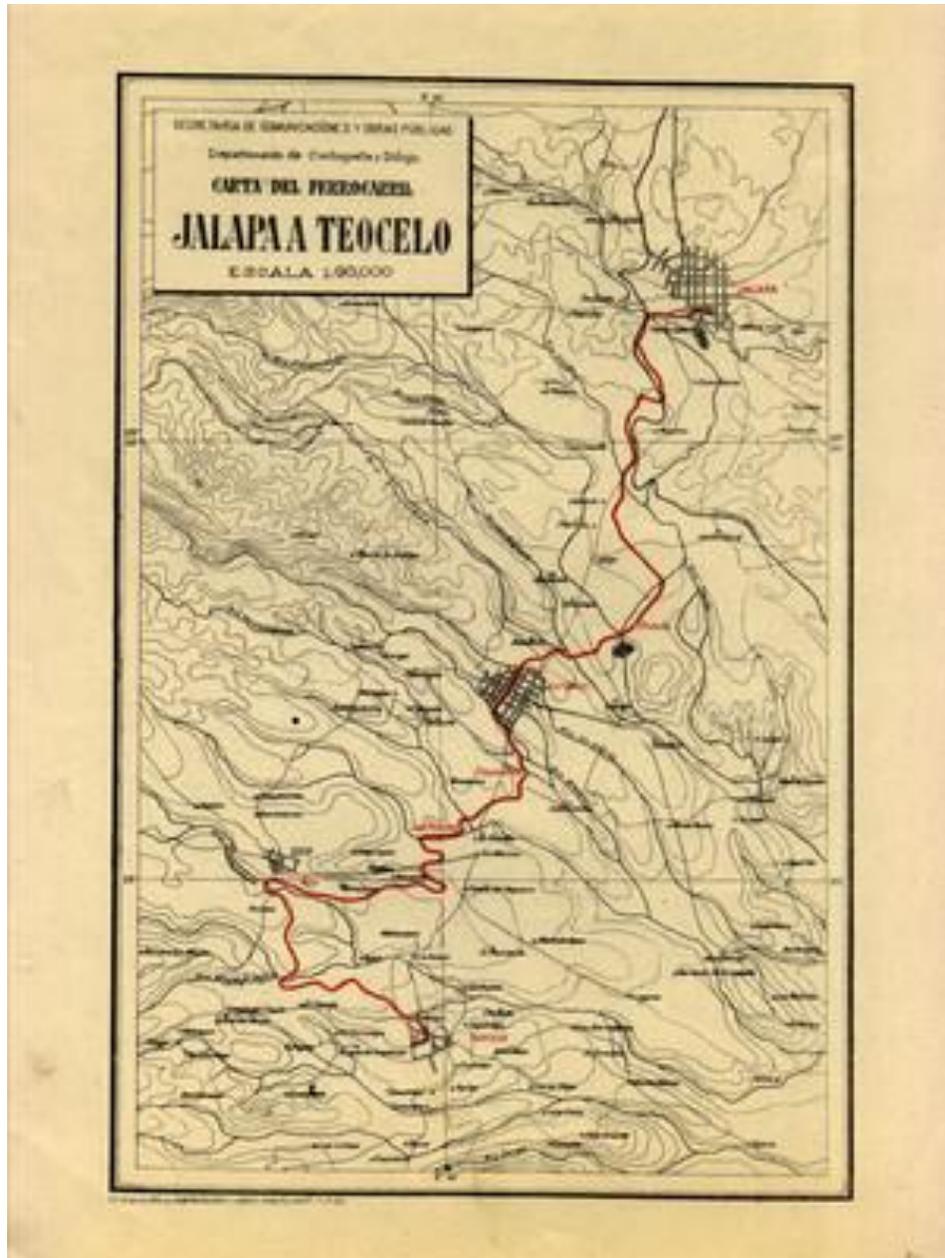
El proyecto original de Frisbie era que el ferrocarril funcionara con electricidad, la primera concesión del ferrocarril de Jalapa a Córdoba lo establece como un ferrocarril eléctrico, de modo que los trabajos de obra hidráulica y eléctrica con la cascada de Texolo, eran indispensables para el funcionamiento del ferrocarril, tomándose la energía necesaria para la propulsión de los carros, como lo marca un inspector de obra en un informe con fecha del 21 de octubre de 1896.¹⁰⁹ Sin embargo, Frisbie termina con la hidroeléctrica de Texolo, ampliando sus intereses y dándole prioridad al abastecimiento de energía eléctrica en las poblaciones mencionadas. Sobre esta obra el inspector de la compañía Manuel R. Gutiérrez describe la actividad de los trabajos de las cascada de “Techolo”, que hasta finales de 1896 contaba con más de doscientos hombres entre peones y obreros, en donde el papel de la empresa de Frisbie de acuerdo a su testimonio procuró hasta esa fecha, aun a costa de sus propios intereses, no perjudicar a los propietarios de los terrenos por los cuales circundó la obra, sin ejercer la facultad de expropiación, pagando los terrenos necesitados a buenos precios. Destacando la simpatía de las poblaciones hacia la empresa y a Frisbie, debido al beneficio alcanzado por la construcción de la hidroeléctrica.

¹⁰⁹ AGN, SCOP, caja 1, exp. 17, legajo 1



***Fotografía 5.** Hidroeléctrica de Texolo. Interior de la Xalapa, Electric Light and Power Company, en el año de 1900. Fuente: Xalapa en la historia, diciembre de 2017. Recuperado de https://twitter.com/Historia_Xalapa/status/847260506272350209

Finalmente, Gutiérrez accede a los libros de la empresa encontrando que, tanto en las obras ejecutadas como en la maquinaria hidráulica y eléctrica comprada a los Estados Unidos hasta finales de 1896, la empresa invirtió la cantidad de ciento setenta mil pesos, siendo Frisbie y compañía, los impulsores de una de las mayores obras realizadas hasta ese entonces en la región. Desde su proyecto ferroviario inicial, hasta la consolidación de la hidroeléctrica de Texolo como producto de la modernidad, y de los intereses empresariales que continuaron con William K. Boone hacia principios de 1910.



***Mapa 10.** Carta del Ferrocarril Jalapa-Teocelo. Fuente: Mediateca, INAH, SCOP, 1910.

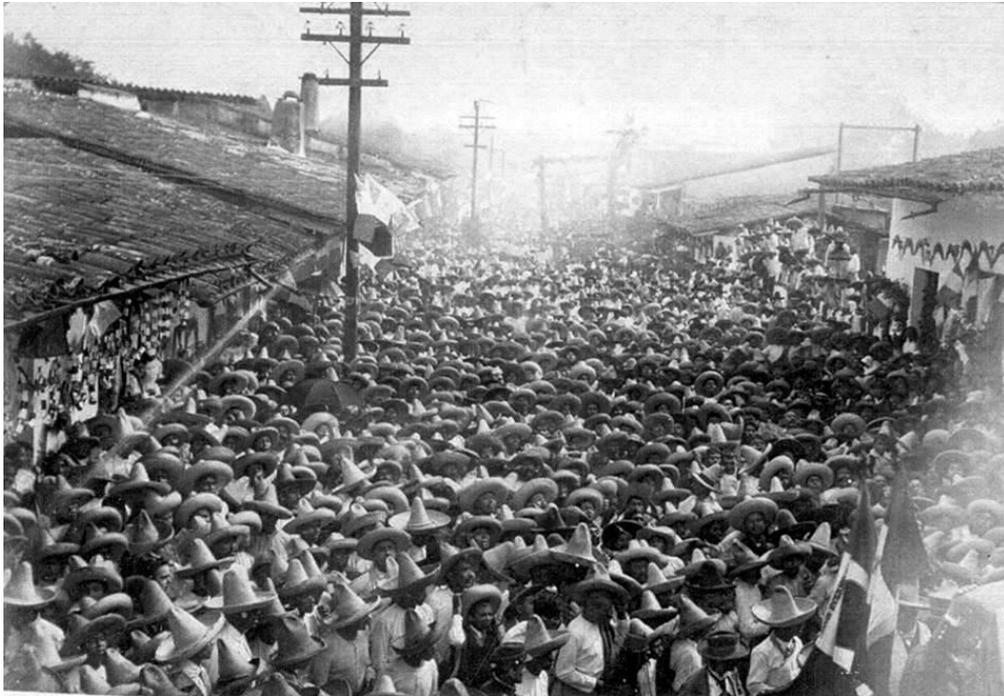
El mapa 10 muestra el trazo final de la vía, conectando los municipios de Jalapa, Coatepec, Xico y Teocelo, así como sus siete estaciones. Comenzando desde Jalapa, la estación de Los Sauces, La Orduña, Coatepec, Zimpizahua, Las Puentes, Xico, y la estación de Teocelo, culminando la vía frente a la hacienda se Santa Rosa, donde según el cronista el

ferrocarril cargaba de materia prima y reabastecía las calderas o reparaban las maquinas.¹¹⁰ Finalmente inaugurado el 1 de mayo de 1898, en cuyo evento estuvo presente el presidente de la república, General Porfirio Díaz, el Gobernador del Estado Teodoro A. Dehesa, así como empresarios y personalidades locales de Xalapa, Coatepec y la región. Eventualidad que sucedió como un gran acontecimiento de acuerdo a Soledad García:

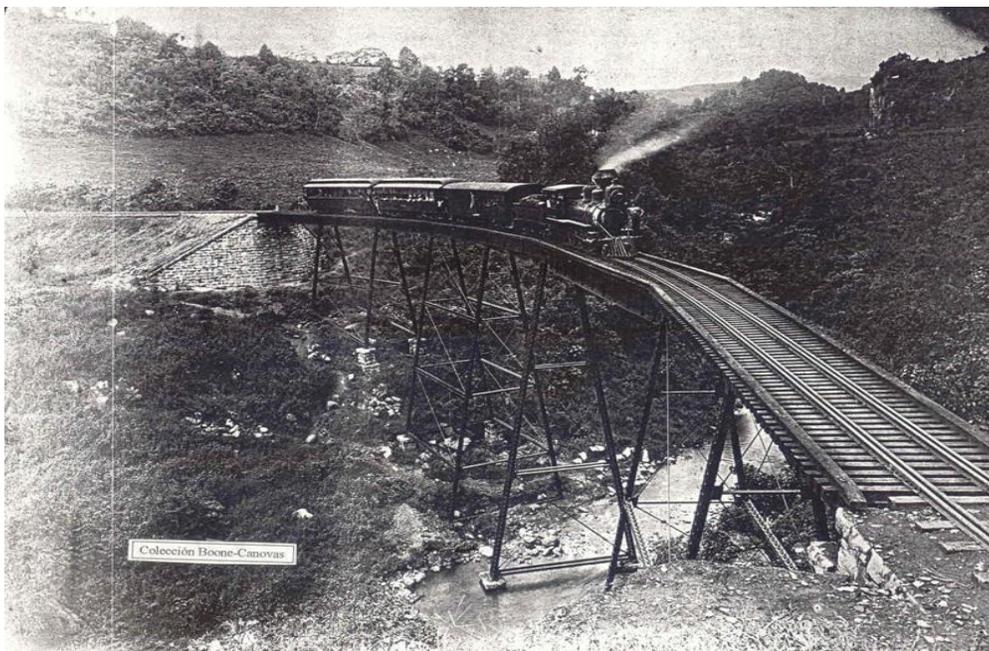
El primero de mayo de 1898 sucedió un acontecimiento trascendental en la vida regional: la presencia del presidente Porfirio Díaz en la apertura de la introducción de la máquina de vapor y el funcionamiento de la planta hidroeléctrica de Texolo; fue un día de gran fiesta regional. En la estación ferroviaria de Coatepec y a lo largo de la calle de Galeana (hoy constitución) se congregó una multitud de diferentes estratos sociales. La fiesta estuvo revestida con música, cohetes, repiques, serpentinas, confeti y aplausos de la concurrencia. Después de un banquete ofrecido en la casa del jefe político, Alejo Galván, el presidente partió rumbo a Teocelo; de regreso en Jalapa inauguró el alumbrado eléctrico que comenzó a dar servicio en forma inicial en la capital del Estado.¹¹¹

110 Jiménez García, Antonio Homero, 2016. Cronista (Decano) de la Ciudad de Teocelo.

111 García, 1989, p.62.



***Fotografía 6.** Inauguración del Ferrocarril Xalapa-Teocelo, Teocelo de Díaz, 1 de mayo de 1898.
Fuente: Xalapa en la Historia, octubre de 2017.



***Fotografía 7.** Ferrocarril Xalapa-Teocelo, cruzando el puente río arriba de la cascada de Texolo, 1898. Fuente: Colección Boone-Canovas, 2016, Huixquilucan, Estado de México.



***Fotografía 8.** Ferrocarril Xalapa-Teocelo, estación Xalapa, actualmente ubicada en la calle Centroamérica, Los Sauces. Fuente: Jiménez Gutiérrez, Jorge, 2017, Imagen de postal, Xalapa Antiguo.



***Fotografía 9.** Antigua estación de Xico. Fuente: Círculo Cultural Regional Coatepecano, 2017. Recuperado de <http://www.culturacoatepec.org/2016/05/tras-las-huellas-del-piojito-3a-caminata.html>

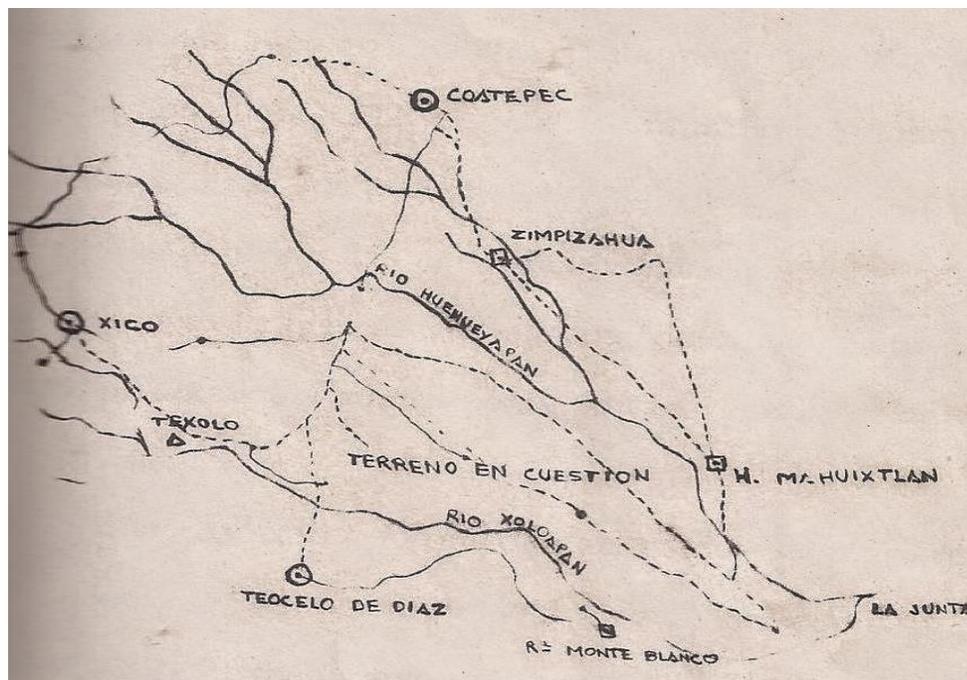
Tanto haciendas como rancherías tuvieron un vínculo estrecho con el ferrocarril, para el caso de esta línea, desde mediados del siglo XIX, pues a sus propietarios les convenía el paso de la vía cerca de sus tierras para cargar su producción agrícola y exportarla a través de los vagones del ferrocarril. Sabemos que haciendas como La Orduña, Zimpizahua y Santa Rosa o estaban a pie de vía como es el caso de Santa Rosa en Teocelo, o se encontraban cerca del casco de la hacienda y se conectaban por ramales privados de tracción animal hacia el ferrocarril Xalapa-Teocelo como es el caso de la hacienda La Orduña.

La hacienda de La Orduña fue una de las más importantes en la región por su exportación de café y caña de azúcar. Hacia finales del siglo XIX, con la introducción del Ferrocarril Xalapa-Teocelo, el sector agrícola se vio beneficiado y la hacienda de La Orduña comenzó a introducir maquinaria especializada, granuladoras, secadoras y maquinaria para procesar el azúcar. La producción agrícola de la hacienda fue alta, incluso en los años de la revolución y posteriores, por lo menos hasta el año de 1915 donde se tiene registro, la hacienda produjo 250 mil kilos de azúcar, 2000 quintales de café, 60 mil litros de alcohol y 800 toneladas de fruta entre plátano y naranja. Por su parte, la hacienda contó con más de 2 mil cabezas de ganado vacuno de cría y engorda, número que disminuyó por el robo durante la revolución y en años posteriores¹¹². Entre 1915 y 1920, la hacienda a cargo de los hermanos Alfonso y Romualdo Pasquel, realizó una inversión de 400 mil pesos, parte de ese dinero se utilizó en la construcción de un oleoducto con tubería de hierro con extensión de 1.2 km para conducir el combustible desde la estación del ferrocarril de “La Orduña” hacia la fábrica de la hacienda y se adquirió un ferrocarril de 60 cm de acero de doce kilos por metro con extensión de 12 km para conducir la caña y el café de los campos a la hacienda y para llevar la producción de la hacienda hacia la estación del ferrocarril “La Orduña”, se compraron dos locomotoras de vapor y 12 plataformas con capacidad de 8 toneladas de carga cada una¹¹³. Durante los años de mayor auge del ferrocarril “El Piojito”, posteriores a 1915, la hacienda de La Orduña adquirió una planta hidroeléctrica, un generador Westinghouse y transformadores destinados al movimiento de la fábrica de azúcar y el beneficio del café, una grúa de vapor para el manejo de la caña, una chimenea de acero de 33 metros de altura, un mezclador de 1200 galones, cuatro centrifugas de 18 por 30”, una máquina secadora de café

¹¹² Acosta, 1982, p. 60.

¹¹³ *Ibidem*, p. 64.

con capacidad para 100 quintales en 24 hrs, tres tractores de gasolina y se aumentó el número de animales de carga (bueyes y mulas) y carretas, para uso y labores del campo¹¹⁴.



***Mapa 11.** Ejido de San Marcos entre Coatepec, Xico y Teocelo, muestra una parte del tendido de las vías férreas hacia algunas de las haciendas principales en la región, como Mahuixtlán, Zimpizahua o Santa Rosa a la altura de Texolo. Fuente: San Marcos de León, 2017. Historia Social y Política. Recuperado de <http://versanmarcosdeleon.blogspot.mx/2014/08/04-historia-social-y-politica.html>

El campo de posibilidad 1 sobre los fines e intereses utilitarios de la obra nos permite relacionar a los empresarios y actores locales interesados en la construcción de ferrocarriles en la región como pudimos ver en este capítulo. El interés de John B. Frisbie y la empresa Jalapa Railroad & Power Co. por construir un ferrocarril en esta región, obedece a las condiciones agrícolas e industriales que, por su ubicación geográfica, condiciones climáticas, las condiciones del suelo y los recursos acuíferos, como ya se ha visto, favorecieron el proyecto de un creciente negocio en la región. En ese sentido, el ferrocarril vuelve a la región Xalapa-Teocelo, un corredor económico y de interacción social de mayor actividad a partir de

¹¹⁴ ACAM, exp. 139. Como se citó en Acosta, 1982, p. 65.

1898. Con la operatividad de la línea con máquina de vapor, el papel de las haciendas en la producción agrícola y su capacidad de exportación, así como el flujo de personas a esta zona, que adquiere un nuevo sentido en los niveles económico, político y social. La región que antes se veía fragmentada por la dificultad en el transporte adquiere una nueva movilidad con las líneas del ferrocarril Córdoba-Coscomatepec y Xalapa-Teocelo, como lo ven Riguzzi y Coatsworth en su estudio sobre las líneas troncales.

El siguiente capítulo se centrará entonces, en describir la dinámica de la estación de Los Sauces y el sistema de tranvías de Xalapa. La intención es ver como el paisaje urbano cambia por el hecho de tener las estaciones del Ferrocarril Interoceánico y la del Xalapa-Teocelo en la zona de Los Sauces, así como la movilidad de pasajeros hacia la estación y su distribución a través del sistema de tranvías de la ciudad.

III. La estación “Los Sauces”: conectividad de los ramales subregionales y el tranvía urbano

En este capítulo trabajaremos el campo de posibilidad 3, sobre el significado de la construcción y actividad de una terminal ferroviaria, para esto analizaremos el paisaje urbano, como cambia la ciudad en su distribución urbana desde la estación de Los Sauces con la ubicación de las terminales del Ferrocarril Interoceánico, el Ferrocarril de Xalapa a Teocelo y el tranvía urbano de la ciudad. Para esto contextualizaremos la ciudad de Xalapa en la primera mitad del siglo XIX, como una ciudad rural con la arriería como único sistema de transporte y una industria limitada, hasta llegar al año de 1890 con la primera estación del ferrocarril en la ciudad, teniendo su operatividad total con las tres estaciones del ferrocarril en 1898. Además de los cambios en el paisaje urbano de la ciudad, se tocará el tema de las acciones que tuvo que realizar el gobierno local no solo para la realización y mantenimiento de las estaciones del ferrocarril, sino también por los conflictos derivados de tener las estaciones de los ferrocarriles en la ciudad. Para esta tarea se utilizó un mapa de 1912 que ubica la estación de Los Sauces y el tranvía urbano hacia el entorno de los primeros cuadros del centro de la ciudad, así como contratos y cartas sobre el tranvía urbano, ubicados en el Archivo Histórico Municipal de Xalapa.

Veremos que el ahorro social se relaciona con el impacto que tuvo el ferrocarril a nivel local, en el transporte de pasajeros, en la comercialización de bienes de consumo de los mercados locales y en el impacto del ferrocarril en las obras públicas y como los usos que se le dieron al transporte local fomentaron el desarrollo económico y cambiaron las formas de inversión en infraestructura transformando el espacio.

A principios del siglo XIX Xalapa era considerada como una localidad rural pequeña dedicada principalmente a actividades primarias. En su entorno rural se conformaron doce haciendas que desarrollaron actividades ganaderas y la producción de caña y azúcar. Estas haciendas coexistieron con pequeños terrenos particulares y rancherías que producían para el mercado interno o el auto consumo principalmente. El núcleo urbano de la ciudad se encontraba entonces vinculado al comercio y a la política regional, en donde la industria era muy limitada, solo existiendo algún tipo de manufactura. Entre 1824 y 1837, Xalapa tuvo una población fluctuante de alrededor de 8,000 a 13,000 habitantes en el periodo de la génesis del estado republicano federal al periodo centralista, en donde se incluyen los primeros

intentos por industrializar la región.¹¹⁵ De acuerdo a las actas de cabildo para el año de 1837 existían 567 personas dedicadas al campo, lo cual superaba a los empleados burócratas, comerciantes, artesanos o prestadores de servicios en la región.¹¹⁶

La tradición textil y artesanal que cultivó la zona del bajío y el altiplano desarrollada durante la colonia hizo que ciudades como México, Puebla, Querétaro y Guadalajara contaran con talleres para la producción de bienes de consumo (hilos, sedas, lozas, vidrios, etc.) que surtieron a la población agrícola, comercial y minera de las zona. Esta situación propició que la gente de estos lugares contara con habilidades y destrezas artesanales y conformara gremios y ramas productivas. En comparación con estas ciudades en donde existían altas aglomeraciones de trabajadores por la actividad productiva, en Xalapa se encontraba poca mano de obra en la fábrica de ladrillo, los once talleres de loza y las cinco tenerías existentes, así como en los oficios de carpintería, herrería, panaderías y la sastrería.

Estos talleres y establecimientos de manufactura se desplegaron para cubrir las necesidades de particulares, militares y el tráfico comercial de la ciudad. Muchos trabajadores de diversos oficios se ocuparon en la producción de las tenerías que producían para el mercado alrededor de 3,000 pieles y sus derivados al año. Esta actividad productiva fue importante para Xalapa en la primera mitad del siglo XIX y al ubicarse como uno de los caminos con dirección al puerto de Veracruz o Ciudad de México le permitió beneficiarse, pues muchos de estos productos eran usados en la arriería como monturas, cinchas, vaquetas, suelas, botas y otros objetos. Es así como la actividad ganadera artesanal fue de importancia para la economía regional de la ciudad y es importante para ubicar los antecedentes comerciales y el desarrollo de la arriería como único medio de transporte de la época, además de que esta actividad mantuvo la dinámica industrial manufacturera de la ciudad, mientras comerciantes y hacendados surtían la producción al mercado regional.¹¹⁷

Es a partir de 1838 cuando la industria textil crece en la ciudad de Xalapa con la habilitación de fábricas y la venta incipiente de productos manufacturados. La primera fábrica textil La Bella Unión de Xalapa cuyos propietarios fueron dos miembros importantes de la política local Mariano Domínguez y Bernabé de Elías Vallejo comerciantes y

¹¹⁵ León, 2009, pp. 124-125.

¹¹⁶ AHMX, Actas de Cabildo de 1837 y de 1839, f. 37.

¹¹⁷ León, 2009, pp. 212-214.

propietarios de tenerías y arrendatarios locales, dispusieron del capital y los medios para solicitar créditos al Banco de Avío iniciando la construcción del edificio sobre la tenería de Los Marianos en lo que hoy es la Unidad de Artes de la Universidad Veracruzana. En 1840 se proyecta la segunda fábrica textil a manos del irlandés José Welsh y del inglés Juan Mauricio Jones, ambos personajes llegaron a México motivados por las facilidades otorgadas por las casas extranjeras que controlaron el comercio extranjero e interior con la facilidad de otorgar créditos a particulares y al estado atrayendo a numerosos extranjeros al país, el primero habiendo sido vicedónsul logró establecer nexos con los grupos de poder en Veracruz como la familia Santa Ana y los Escandón quienes les abrieron camino para ser partícipes de la industria textil en ciernes para esa época, construyendo su fábrica sobre los terrenos del rancho Buena Vista atrayendo inversión y maquinaria de los Estados Unidos e Inglaterra. Entre 1841 y 1842 surgen tres fábricas xalapeñas más, La Libertad sobre la hacienda Molino de Pedreguera cuyo propietario era Bernardo Sayago, La Victoria en la calle de Santiago 413 Barrio de Cantarranas de Francisco Fernández de Agudo y Lucas Martín sobre la hacienda con el mismo nombre de Luis García Teruel.¹¹⁸

Este contexto nos permite comprender parte de la dinámica económica de Xalapa y sus alrededores en la primera mitad del siglo XIX, tenerías y fábricas textiles, comercio local, producción artesanal, transporte de arriería y mercado interno con una exportación agrícola aparentemente limitada dado el carácter de ciudad rural que poseía, sin embargo desde estos años ya se veía a Xalapa como una ciudad conveniente para la industria y el comercio, sobre todo por su ubicación geográfica privilegiada.

La influencia del centro urbano xalapeño por sus vínculos con el puerto de Veracruz, su conexión ferroviaria hacia la ciudad de México, su movimiento mercantil y su ubicación estratégica la posicionaron como zona de influencia regional. La estructura económica y social de Xalapa en gran parte soportada por sus relaciones mercantiles se ligó al exterior por el sector comercial, mismo que mantenía en circulación sus mercancías, relacionándose con el mercado interno de producción agrícola, industrial y manufacturera. Hacia finales del siglo XIX, Xalapa se vio en el centro de una red de comunidades, pueblos y municipios que a su vez estaban ligados a rancherías y congregaciones en su entorno. No solo su conexión con las vías de comunicación le permitieron convertirse en la ciudad de influencia en un

¹¹⁸ *Ibidem*, pp. 229-235.

entorno regional, sino también su capacidad jurídica y política y su sede institucional congregaron a las personas en la gestión de trámites y la resolución de distintas problemáticas sociales.

Comerciantes, empresarios, propietarios, militares, ganaderos así como gente de los distintos estratos sociales fueron participes de la amplia gama de actividades que se dieron en el entorno urbano de la ciudad, permitiéndoles establecer vínculos con la vida política y social de Xalapa. En ese sentido, el espacio urbano se convirtió en un núcleo comercial, político e industrial de importancia regional.

Tanto el Ferrocarril Interoceánico como el ferrocarril Xalapa-Teocelo propiciaron la apertura del mercado interno y la exportación de la producción agrícola, así como el transporte de pasajeros en la región, como ya se ha visto con anterioridad en este trabajo. La ciudad de Xalapa fue la zona de influencia o hinterland donde se reunieron las estaciones del ferrocarril y desde donde se redistribuyeron las mercancías y el pasaje proveniente de las comunidades cercanas y el centro del país hacia la costa, o desde ella hacia el centro. Hacia finales de la década de 1890 con la estación del Ferrocarril Interoceánico y concluida la estación del Ferrocarril Xalapa- Teocelo con la operatividad de la línea con máquina de vapor en 1898, así como la estación de tranvías de tracción animal, todas ellas ubicadas en la zona de Los Sauces, la conglomeración de personas por el transporte ferroviario terminó incrementándose hacia la zona oriente de la ciudad. Como bien lo destaca Paulo López¹¹⁹ tal tránsito de persona, mercancías y comercio, no se veía desde las ferias de flota de Xalapa hacia finales del siglo XVIII.¹²⁰

Durante la década de los 80 del siglo XIX la construcción del Ferrocarril Interoceánico implicó un cambio en el paisaje urbano de la ciudad de Xalapa, la estación de este ferrocarril en la zona de Los Sauces transformó los terrenos de las llanuras cercanas a la

¹¹⁹ ¹¹⁹ López Romero, P.C., 01 de mayo de 2016. “El Ferrocarril. Una historia casi en el olvido...”, Un Historiador y sus Viajes. Recuperado de <http://paulopages.blogspot.com/2016/05/cronicas-del-patrimonio-provincial.html>.

¹²⁰ Las ferias de flota hispana en la última década del siglo XVIII reunieron a muchas personas de Europa en la antigua población de Xalapa con el fin de comerciar sus productos en la feria del pueblo, tanto la población como el número de viviendas crecieron hacia los últimos años de la década de 1790 cuando el pueblo adquirió la categoría de villa de la feria de Xalapa en 1791.

iglesia de Santiago Apóstol en la actual calle Úrsulo Galván y la Casa de Campo sobre la avenida Venustiano Carranza, cerca del viejo camino a Coatepec, en donde se establecieron vías férreas, bodegas, talleres y habitaciones. El trazo urbano de este ferrocarril originó la demolición de la iglesia original de Santiago, abriendo paso a la ejecución del nuevo diseño de la estación del ferrocarril y las líneas férreas, dando paso a la creación de calles, puentes y accesos hacia la estación de Los Sauces.¹²¹

El cauce del río Santiago debió de ser controlado por medio de represas como la represa del Carmen, y mediante canales para evitar la obstrucción del paso de las vías del Interoceánico. La evidente necesidad de espacios para la vía se resolvió con la expropiación de terrenos y de recursos acuíferos que fueron justificados mediante utilidad pública. Para la construcción de la estación del ferrocarril en Xalapa el terreno fue cedido por el ayuntamiento, sin embargo, el recurso acuífero se vio conflictuado por el control de manantiales cercanos que se encontraban a manos de particulares. El terreno donde se construyó la estación correspondía a una sección del río Santiago, dueños de industrias, tenerías y el rastro, debido a la competencia y al uso de las aguas, generalmente padecían de escases del recurso acuífero. La solución del ayuntamiento fue dotarles de agua de los manantiales de Xalitlic, sin embargo, familias de hacendados y comerciantes se opusieron a esta solución, pues argumentaban tener la propiedad del recurso desde el año de 1777, cuando Gorozpe, el dueño original vendió los terrenos con la merced de agua, mientras que el recurso proveniente de Xalitlic no abastecería de manera suficiente a sus viviendas.¹²²

Este conflicto por el abastecimiento del agua hacia la estación del Ferrocarril Interoceánico en Xalapa fue solucionado por el jefe político que sin consultar a la población mandó a poner llave a la puerta y colocó un tubo para conducir el agua hacia la estación, considerando que el agua es propiedad del ayuntamiento y que había sido respetada hasta entonces por usos y costumbres desde la época de la colonia y fundamentándose en las leyes

¹²¹ López Romero, P.C., 01 de mayo de 2016. "El Ferrocarril. Una historia casi en el olvido...", Un Historiador y sus Viajes. Recuperado de <http://paulopages.blogspot.com/2016/05/cronicas-del-patrimonio-provincial.html>.

¹²² León, 2009, pp. 344-345.

de 1857 y los decretos de 1870 que otorgaban la condición del agua como bien público, utilizó el recurso acuífero de Xalitlic para ceder el agua hacia la estación.¹²³

Una vez culminado el Ferrocarril Interoceánico con su estación en Xalapa, ubicada en la actual calle 7 de noviembre sobre los terrenos de lo que hoy es la clínica 66 del IMSS, arribó en su primera parada el 30 de junio de 1890.¹²⁴

El Ferrocarril Interoceánico reconfiguró la dinámica de la zona de Los Sauces hacia finales del siglo XIX, la movilidad de pasajeros y mercancías provenientes de distintos lugares de la república mejoró la comunicación e interconectó ciudades y pueblos, poniendo a Xalapa como la ciudad de influencia regional. Esta estación que fue un punto de conexión del altiplano con la costa fue aprovechada por la industria y el comercio xalapeño de distintas maneras. La fábrica de San Bruno movió sus productos textiles por un ramal privado que conectó hacia la estación del Interoceánico. En la cercanías de la estación de Los Sauces, se construyó un tranvía de tracción animal para el transporte de pasajeros por la ciudad, que iba recogiendo la producción de fábricas en La Fama, San José, el mercado Jáuregui, la Plazuela del Carbón, tiendas y comercios de la calle de Enríquez hacia sus bodegas en la zona de Los Sauces. Hasta este punto, el Ferrocarril Interoceánico y el tranvía local le dieron una movilidad distinta a la zona centro de la ciudad Xalapeña.

Hacia el camino antiguo a Coatepec, rumbo a Briones, se encontró el ferrocarril de tracción animal que prestó el servicio de tranvía y conecto a Xalapa con Briones, La Pitaya, Coatepec, Las Puentes, Zoncuantla y Consolapa, cuya terminal llegaba hasta la vía del Ferrocarril Interoceánico. De acuerdo al informe del jefe del cantón de Xalapa en 1895¹²⁵, se establece un puente sobre el río Santiago para el acceso de este ferrocarril. Con la estación del ferrocarril Xalapa-Teocelo en la terminal de Xalapa Los Sauces hacia 1898, constituido por cuatro vagones, tres de carga y uno de pasajeros, se terminó de integrar la zona sur de Xalapa con el resto de la ciudad y hacia las localidades de La Orduña, Coatepec, Zimpizahua, Las Puentes, Xico, Santa Rosa y Teocelo. En el capítulo dos conocimos la producción

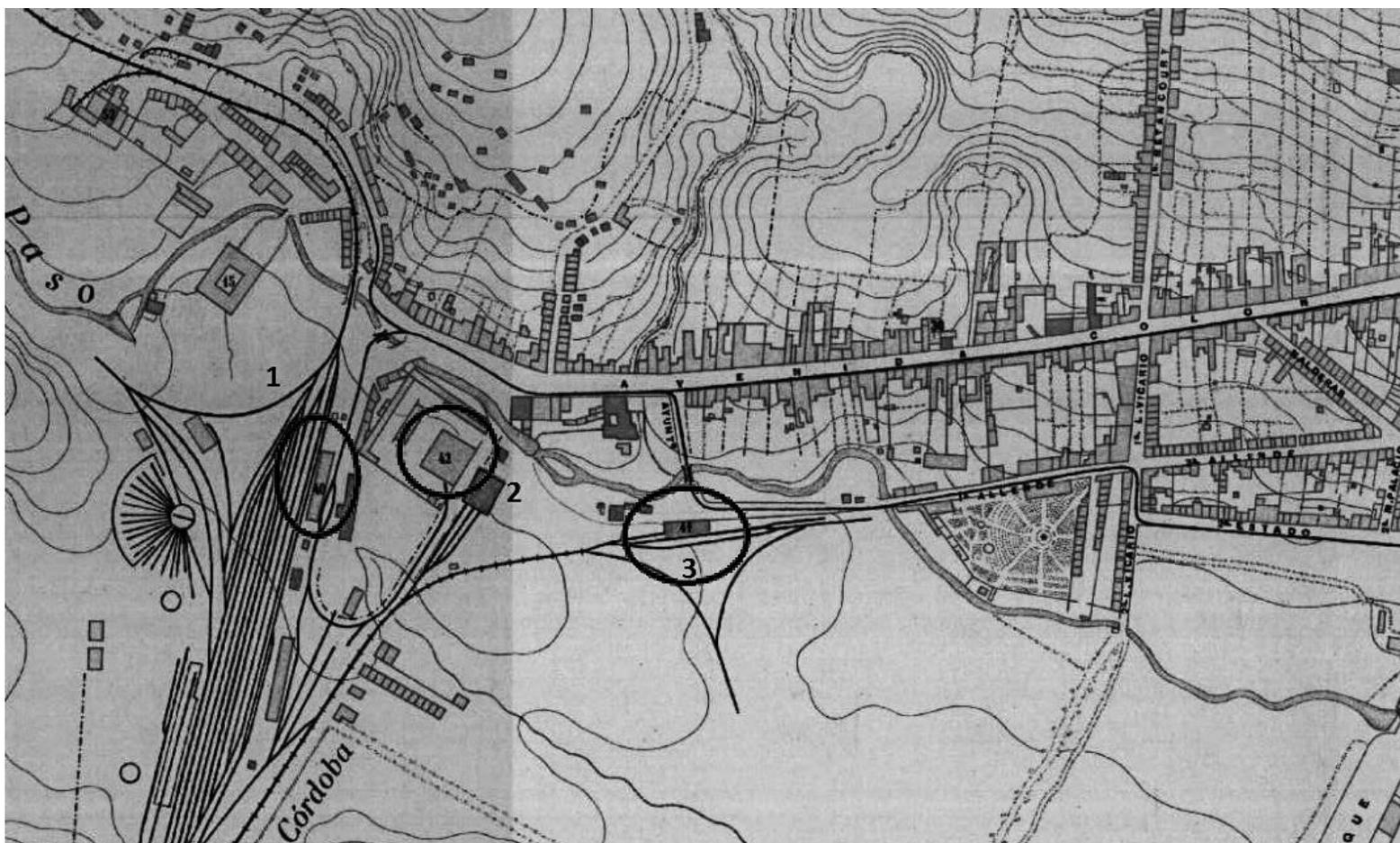
¹²³ AHMX, Fondo Documental México Independiente, 1879, caja 39, exp. 3, ff. 13-14.

¹²⁴ García y Velasco, 1997. Según el informe del jefe cantonal de Xalapa, Antonio Sánchez Esteva, al gobernador del Estado de Veracruz, Xalapa, 12 de mayo de 1891.

¹²⁵ *Ibidem*. Según el informe del jefe cantonal de Xalapa, Teodoro G. y Lecuona, al Secretario de Gobierno del Estado de Veracruz, Xalapa, 28 de mayo de 1895.

agrícola que trasportó este ferrocarril hacia la estación de Xalapa, café, caña de azúcar, cítricos, entre otros. Sin embargo, es importante mencionar que el ferrocarril regresaba desde Xalapa a las comunidades desde la estación Los Sauces, con productos y enceres, granos, pescado, velas y demás productos de manufactura local, nacional o extranjera. Además, permitió el traslado de noticias, mensajes e indicaciones desde la capital hasta los pueblos, reduciendo el tiempo de viaje de un día a cuatro horas entre Xico y la estación de Xalapa.

El Ferrocarril Interoceánico conectó a Los Sauces a un nivel más amplio con la Ciudad de México, Huamantla, Perote y Veracruz, a nivel regional las comunidades de Las Vigas, La Joya, Acajete, Banderilla, San Bruno, Pacho Viejo, Pacho Nuevo, Alborada y Chavarrillo, el ferrocarril de tracción animal Xalapa-Coatepec con Zoncuantla, Consolapa y Briones y el ferrocarril Xalapa-Teocelo con los ramales desde las haciendas de Mahuixtlán, Tuzamapan y Zimpizahua y las localidades de Coatepec, Xico y Teocelo, así como el sistema de tranvías hacia el centro de la ciudad de Xalapa, todos con una parada en común, la estación de Los Sauces, situación que continuó hasta la segunda mitad del siglo XX, cuando se trasladó la estación del ferrocarril en 1956 al noreste de la ciudad.



***Mapa 12.** Estación de Los Sauces, Xalapa. Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, 1912. Mapoteca Manuel Orozco y Berra 6342-
CGE-7261-A

1. Terminal del Ferrocarril Interoceánico
2. Terminal del Tranvía Urbano
3. Terminal del Ferrocarril Xalapa-Teocelo

Viviendas y locales en la calle de Úrsulo Galván se convirtieron en tiendas, hoteles y bodegas desde la última década del siglo XIX, de modo que el entorno de la estación se extendió por varias cuadras, algunas colonias surgieron en las cercanías por su proximidad al ferrocarril, como la colonia de trabajadores ferrocarrileros que se extendió hasta la represa del Carmen y el comienzo de la avenida Ruíz Cortines.

La presencia de la estación de Los Sauces no solo trajo modificaciones al paisaje urbano de la ciudad de Xalapa, sino también ocasionó distintos cambios en el la vida social y la administración pública del ayuntamiento, de acuerdo al informe del jefe político Antonio Sánchez Esteva para el año de 1891¹²⁶, la seguridad pública se vio afectada por robos en torno a la estación y las vías férreas, promovidas en parte por los propios trabajadores ferrocarrileros, los reportes de robo y el sabotaje a la vía que pretendía descarrilar los trenes ordenó la publicación y profusión para prohibir el tránsito de personas a pie o a caballo sobre las vías ordenando una disposición ante un juez en los casos de no cumplir dicha orden.

El mismo año la compañía del Ferrocarril Interoceánico levantó el piso de la estación de Los Sauces, lo cual repercutió en la salubridad pública de la ciudad de Xalapa, ya que se abrió un terreno en la misma estación con zanjas de préstamo para tomar tierras necesarias para la obra, estas zanjas captaron aguas de lluvia que se estancaron y ocasionaron focos de infecciones como fiebres palúdicas. La medida tomada por el ayuntamiento para sanear este problema fue el cierre de las fosas y la extracción de tierra de Lomas del Rancho de Tlalmecapam, obra que debió de ejecutar la compañía del ferrocarril.

La población flotante de la ciudad aumentó desde junio de 1890, de acuerdo al jefe político de Xalapa, a raíz de la llegada del ferrocarril a la ciudad, la gente que transitaba por la estación y hacia los primeros cuadros del centro de la ciudad era de distintos estratos sociales, sin embargo, entre ellos había “cierta clase de gente con conducta viciosa”, que cometían algunos delitos, sobre todo robos, embriaguez y escándalos, estas personas eran apresadas, lo cual elevó el número de individuos que entraron a las cárceles, 2,061 personas en la cárcel de hombres y 160 en la de mujeres contabilizados para el año de 1890.¹²⁷

Estas situaciones motivaron desde la llegada de la estación del ferrocarril a Los Sauces la necesidad de tener en la estación permanentemente agentes de policía para la seguridad de los pasajeros, la gendarmería municipal tenía para aquel entonces un número

¹²⁶ García y Velasco, 1997, p. 52.

¹²⁷ Ibidem, p. 53-54.

limitado de policías, el hecho de enviar a algunos a cubrir la estación dejaría desprotegido el centro de la ciudad, esto modificó la situación de la policía municipal hacia el año de 1890. Fueron diez agentes los que se contrataron para ampliar el número de la gendarmería y cuidar tanto la estación del ferrocarril como la calle de Santiago que le daba acceso al lugar. La reestructura de la gendarmería a raíz de la estación de Los Sauces aumento de 100 a 110 hombre incluidos los 14 que componían la guardia de cárcel, lo cual hizo al ayuntamiento invertir una suma de \$ 11,041.27.¹²⁸

El ferrocarril y su estación trajeron consigo el aumento en la demanda de la atención en hospitales de la ciudad con motivo del creciente número de febricitantes y heridos que para el año de 1890 ascendieron al número de 1,116, lo cual ocasionó a su vez incrementar la longitud de las tuberías de aguas negras para las descargas, aumentar el número de camas en hospitales, bancas e insumos, lo cual ascendió a una suma total de \$ 1,968.00.¹²⁹

Para dar acceso a la estación de los ferrocarriles se levantó un puente abierto a dos luces sobre el rio Santiago, el cual se ubicaba en la parte trasera de lo que hoy sería el mercado de Los Sauces, esta obra de ingeniería a cargo del ingeniero Estanislao Zayas le costó a la tesorería del ayuntamiento la cantidad de \$ 2,000 tomados del Colegio de Estudios Preparatorios con hipoteca del palacio municipal, con una contribución de 100 rieles donados por Delfín Sánchez.¹³⁰

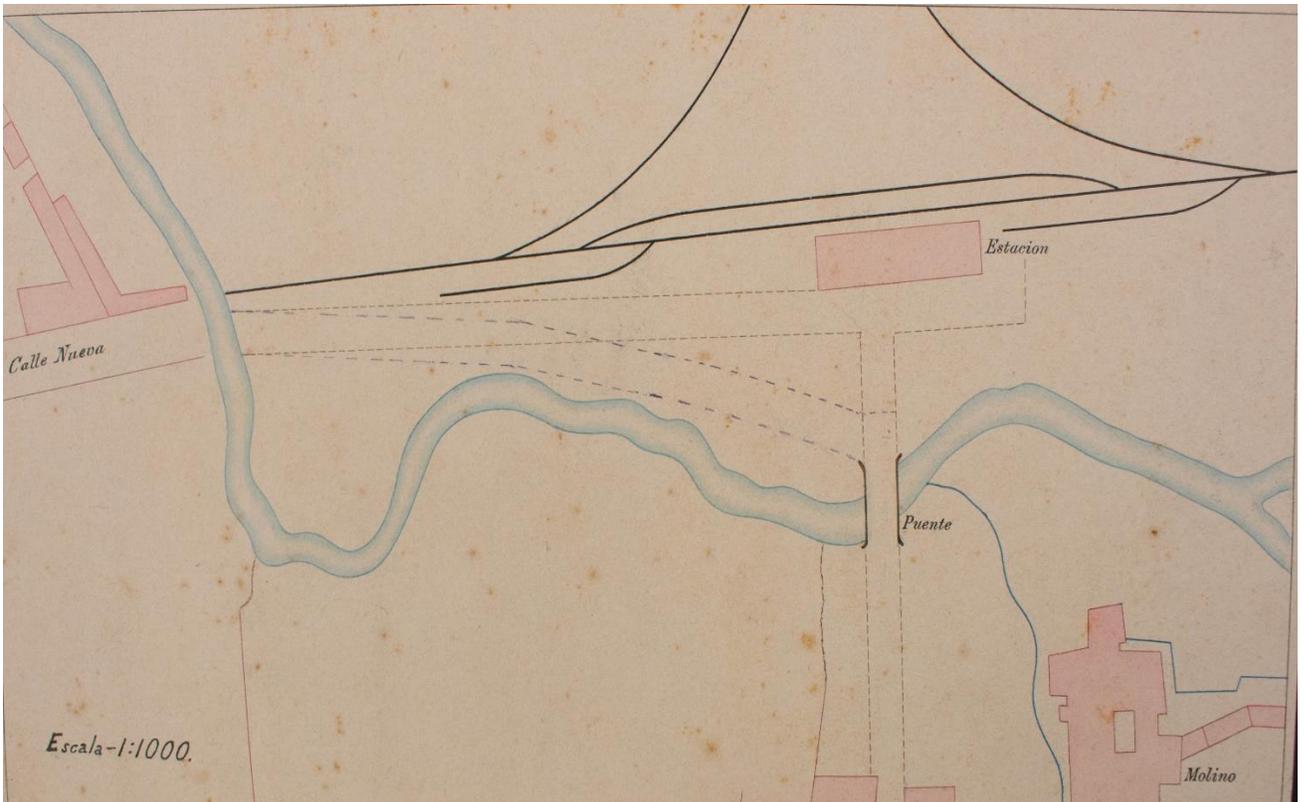
El Ayuntamiento solicitó a la compañía del ferrocarril Xalapa-Teocelo un permiso para la construcción de una calle nueva y un puente sobre el rio Santiago en el año de 1901, para conectar la zona de bodegas y las estaciones del ferrocarril con la ciudad y permitir un mejor tránsito hacia la calle de Santiago, esto porque la Avenida Colón ya no era suficiente para darle movilidad al tránsito, ya que era la única vía que existía hasta entonces para conectar a Los Sauces con la ciudad. El origen del permiso a la compañía se debió a que para realizar dicha calzada era necesario pasar por los terrenos de la estación del ferrocarril “El Piojito”, por lo cual el cabildo buscó un convenio con la empresa del ferrocarril, comprometiéndose a realizar los trabajos por su cuenta, sin ningún costo para la empresa. La empresa del ferrocarril por su parte, aceptó el proyecto de construcción de la calzada y el

¹²⁸ García y Velasco, 1997, p. 55.

¹²⁹ *Ibíd*em, p. 57.

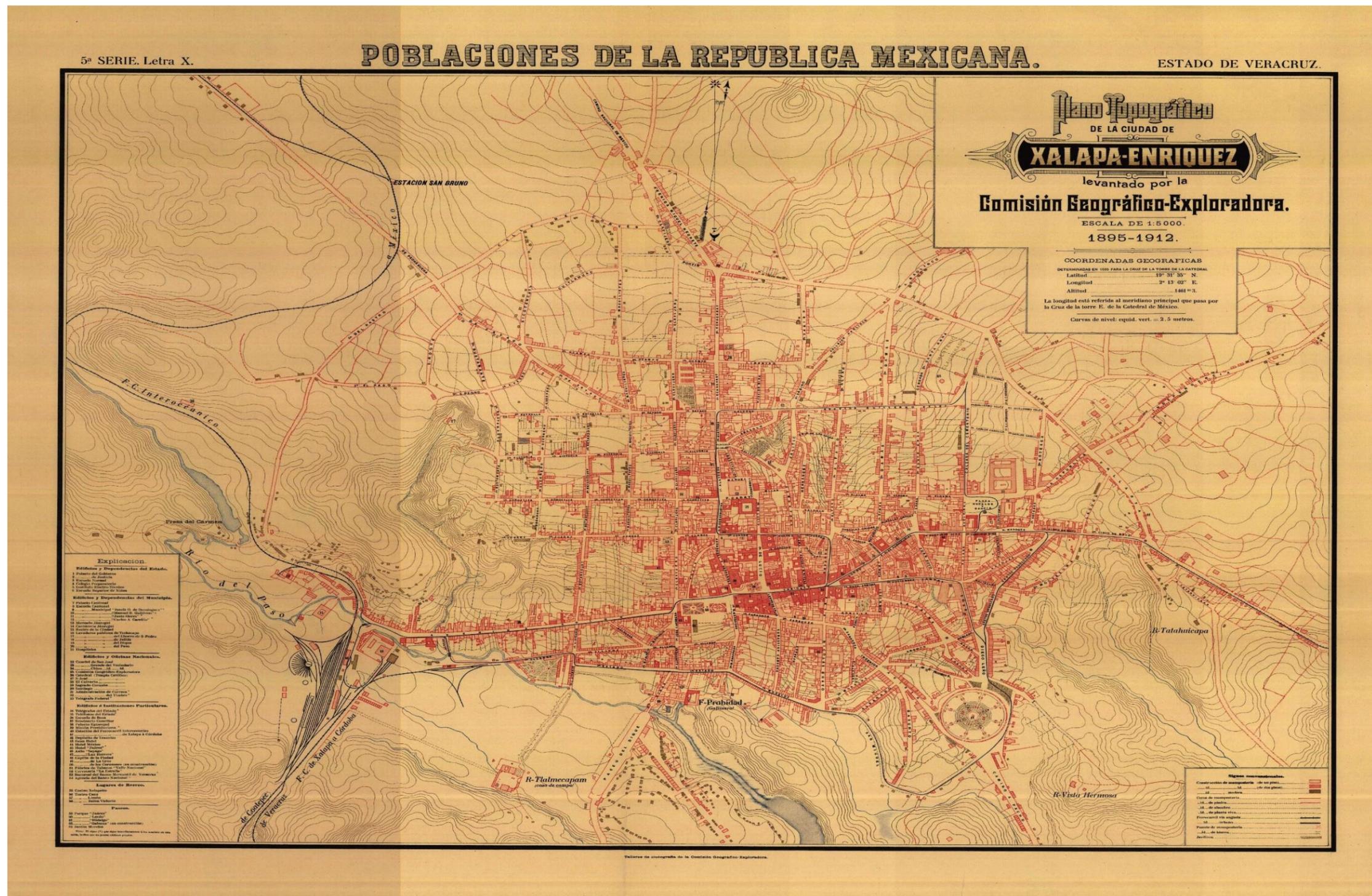
¹³⁰ *Ibíd*em, p. 65.

puente, realizando una pequeña modificación para la ampliación de sus oficinas sobre el terreno, quedando la calle más próxima hacia el río Santiago, reservándose la parte oeste del terreno para dicho propósito.



***Mapa 13.** Proyección de la calle nueva sobre el río Santiago hacia la calle de Santiago, entornos de la estación del ferrocarril Xalapa-Teocelo. Fuente Archivo Histórico Municipal de Xalapa, Colección México Independiente, 1901, caja 61, p.1, expediente 8.

La influencia de los ferrocarriles y la estación de Los Sauces se ve ampliada hacia algunos puntos de la ciudad con el sistema de tranvías urbanos que transitaron por lugares importantes del comercio, el mercado de tiendas, hoteles, parques, escuelas, dependencias estatales, oficinas, iglesias, salones, entre otras instituciones y plazas de importancia para la ciudad.



*Mapa 14. Plano Topográfico de la ciudad de Xalapa-Enríquez. Fuente: Comisión Geográfica Exploradora, 1912. Mapoteca Manuel Orozco y Berra CGF.VER.M22.V6.0497. En la esquina inferior derecha la estación del ferrocarril Los Sauces, de acuerdo a la nomenclatura del mapa, las líneas en negro con rieles en uno de sus laterales representa la red del tranvía urbano de Xalapa y su recorrido por los cuadros del centro de la ciudad.

La línea del Ferrocarril Interoceánico proveniente de Veracruz se cruzaba en un punto próximo a la estación de Los Sauces con la línea del ferrocarril Xalapa-Teocelo, hasta llegar a su estación, la primera por su posición marcada con el no. 40, correspondiente al mapa 14, alrededor de ella se encuentra la instalación de bodegas, rieles y talleres propios del Interoceánico. Justo enfrente de ella, se encuentra la estación del tranvía urbano y su depósito dentro de un casco o galera que cubre las instalaciones, a unos metros y por el lado derecho realizando una curva, aparece la vía del ferrocarril Xalapa-Teocelo que llega hasta su estación marcada con el número 41 en el mapa, de acuerdo a la tabla de “explicación” (contenidos del mapa), la cual se marcó con mayor ampliación en el mapa 12.

El tranvía urbano salía de su estación para dar la vuelta y pasar justo frente a la estación del Ferrocarril Interoceánico, continuando su camino hacia la Avenida Colón, justo en el punto donde se encuentra con la avenida, el tranvía urbano tomaba tres rutas posibles, la primera y que es visible de inmediato sigue el camino paralelo a la vía del Ferrocarril Interoceánico y culmina a pocos metros de la cervecería Estrella. En este punto la vía del Interoceánico que continuaba paralela a la del tren urbano exhibe un pequeño ramal que se conecta con las instalaciones de la cervecería, mientras que su línea principal continua su camino hasta la próxima parada en la estación San Bruno. Las otras dos rutas del tranvía en su camino hacia el centro de la ciudad se separan, una de ellas tomará el camino de la calle Allende y pasara justo enfrente de la estación del ferrocarril Xalapa-Teocelo, doblando hacia Leona Vicario y tomando el camino de la calle 2da Estado, pasando justo por la entrada del paseo del Dique y la zona de lavaderos públicos para continuar su camino por la calle 1ra Morelos y el camino San Miguel, pasando justo por la desviación hacia el camino a Pacho y dando la vuelta sobre el parque Hidalgo hasta llegar a Diego Leño.

Desde Diego Leño, el tranvía hace una bifurcación, una de las líneas tomará el camino de Santos Degollado y la otra el de la calle Gutiérrez Zamora. En su ruta hacia Santos Degollado y la calle 5 de mayo, el tranvía pasó por las cercanías de la Capilla de la Piedad para continuar su camino por el emplazamiento de Tatahuicapa, a unos 3 km aproximadamente del centro de la ciudad. En su camino hacia Gutiérrez Zamora, el tranvía pasó por dos cuarteles, el cuartel grande del vecindario y el cuartel chico del vecindario, así como el Casino Xalapeño, hasta llegar a la esquina con la calle de Enríquez.

El tranvía urbano recorrió toda la calle de Colón, hoy Úrsulo Galván, pero en sentido contrario al actual, hasta llegar al Parque Juárez, a unos pocos metros del Hotel Juárez y el Teatro Cauz, ubicados sobre la calle J.J. Herrera. En su ruta hacia la calle de Enríquez, antes de llegar a Leandro Valle, el tranvía pasaba por Teléfonos del Estado, el Palacio Cantonal, el Palacio de Gobierno y el Palacio de Justicia y sobre la misma cuadra, pero en la acera de enfrente con la Catedral, la Plaza Lerdo y el Hotel México. Después de pasar por la Agencia del Banco Nacional y las oficinas de la Administración del Timbre su ruta tomaba tres vías, ya sea por la anteriormente descrita sobre Gutiérrez Zamora o subiendo por Díaz Covarrubias o la actual calle de Carrillo Puerto hacia Juárez.

En su camino por Díaz Covarrubias, el tren urbano transitaba frente al Gran Hotel, las oficinas del Telégrafo Federal, la Administración de Correos, la Escuela Boza y los lavaderos públicos de Techacapa. En su trayecto por la calle Porfirio Díaz el tranvía pasaba frente al Asilo Sayago y por la escuela municipal Justo Sierra para subir hacia la Plaza Alcalde y García, hoy el mercado de San José, justo frente a la fábrica de tabaco Valle Nacional y el cuartel de San José, para tomar la Calzada del Cementerio hasta llegar a su entrada.

La ruta del tranvía que transitaba sobre la hoy calle Carrillo Puerto, pasaba frente a la escuela Carlos A. Carrillo, para doblar hacia la calle Juárez, para continuar su trayecto cruzando Lucio. En el último cuadro de Juárez, el tranvía pasaba por el Colegio Preparatorio, también conocido como prepa Juárez, y el Instituto Electro-Técnico, justo antes de doblar sobre el Palacio Episcopal para tomar la calle J.D. Covarrubias y continuar su ruta hacia Alatorre, frente al Mercado Jáuregui, y más adelante el Seminario Conciliar, la Plazuela Hidalgo y el barrio de Xalitic, para terminar su tránsito por Alatorre y la Misión Presbiteriana doblando hacia la Avenida Guillermo Vélez, pasando frente al parque Galeana, que para 1912 se encontraba todavía en construcción, para finalizar su ruta empatando con la Calzada del Cementerio.

Las acciones del Ferrocarril Urbano de Xalapa fueron compradas por Felipe de Mazarraza a Mariana Sayago en mayo de 1875, el 15 de febrero de 1876 mediante un acuerdo municipal fue concesionado a Ramón Zangroniz para comenzar los trabajos de construcción, sin embargo, esta concesión nunca fue ratificada mediante fe pública, a pesar de eso los trabajos de montar la vía se realizaron, siendo hasta el año de 1903 cuando se ratifica el

contrato quedando como dueño y administrador Felipe de Mazarraza. Junto con el derecho de la construcción de la vía urbana se establecía el permiso para prolongarla, establecer escapes y ramales que se irían determinando según avanzaran las obras y hubiera la necesidad de ampliar las vías por las calles de la ciudad. Entre 1876 y 1903, fecha de la que data el primer contrato ubicado en el Archivo Histórico Municipal de Xalapa¹³¹, estaría construida la ruta que recorría la Avenida Colón, calles de los parques Juárez y Lerdo, Enríquez, Lerdo, Primera de Porfirio Díaz y Alcalde y García. De acuerdo al contrato de 1903, la construcción del tranvía urbano hasta ese punto, había sido realizada y explotada por diversas personas y sociedades, legalizándose a favor del señor Mazarraza para la fecha del contrato antes citado.

La empresa de Mazarraza fue dueña de la vía férrea, los terrenos, edificios, almacenes estaciones, materiales y demás bienes, durante el tiempo en el que el contrato estuviera vigente (con un tiempo de duración de acuerdo al contrato por 50 años a partir de 1903), al término del cual estos bienes pasarían a ser propiedad del municipio. Así la empresa debía construir y conservar en buen estado el pavimento por sobre donde pasaran las vías, conservar su nivel a la misma altura que el resto de las calles hasta las banquetas, exceptuando el tramo de la Primera Avenida Colón donde se pretendía conservar la calle tal y como se encontraba para 1903, así como la construcción y reparación de las líneas sin interrumpir el libre tránsito del público.

Con el fin de completar y perfeccionar la línea del tranvía urbano, se autorizó la prolongación de la misma por las calles de la Plaza de Alcalde y García, la Calzada del Cementerio, tercera, segunda y primera de Miguel Santamaria, Parque Galeana, Salazar, segunda y primera de Alatorre, J.B. Covarrubias, cuarta y quinta de Juárez, una calle nueva sin nombre que conducía a la Avenida Colón justo frente a la estación del Ferrocarril Xalapa-Teocelo o conocido para aquel entonces todavía como el ferrocarril de Jalapa a Córdoba, el Ayuntamiento, cuarta Allende, segunda de Leona Vicario, Morelos, San Miguel, callejón de La Alameda, costado oriental del Parque Hidalgo, Los Berros, segunda y primera de Viñas, Plazuela del 5 de Mayo, Las Víctimas y Rojano. Otros ramales se establecerían prolongándose hacia las calles de Balderas, Miguel Palacio, primera de Lucio, primera de Zamora, Vista Hermosa, Primera del 5 de Mayo y Abasolo.

¹³¹ AHMX, México independiente, 1903, caja 63, p.1, expediente 13.

La compañía se estableció como meta construir cada año tres kilómetros de vía, más adelante conoceremos la extensión total que alcanzaron los trabajos de ampliación del tranvía urbano, la meta era terminar su construcción en un plazo de tres años. El medio de tracción animal fue establecido para impulsar el tranvía, sin embargo se pretendía sustituirlo por el eléctrico, lo cual nunca se llevó a cabo. El servicio rodante incluyó el traslado de pasajeros, carga y servicio fúnebre pudiendo montar estaciones donde la empresa creyera conveniente.

Las tarifas del tranvía urbano variaron de acuerdo al tipo de transporte, para pasajeros en el transporte ordinario se cobraban diez centavos entre el Parque Lerdo y la estación del Ferrocarril Interoceánico, ida y vuelta, desde las seis de la mañana hasta las siete de la noche y veinte centavos desde las siete cinco hasta las cinco cincuenta y cinco de la mañana. En el resto del circuito se cobraban cinco centavos por kilómetro o fracción de recorridos entre el punto de partida y el de llegada. La percepción mínima de cobro se estableció en cinco centavos. Los cobros sobre el transporte de carga se realizaron por tonelada ordinaria, se cobraba un peso con cincuenta centavos desde la estación del Ferrocarril Interoceánico hasta la plazuela de Alcalde y García o puntos intermedios, y dos pesos desde la estación a la plaza del mercado Jáuregui o viceversa. La percepción mínima para esta clase de carga se estableció en veinte centavos. El exceso de peso se cobraba a partir de los doscientos kilos con un costo de cinco pesos en cualquier distancia de la línea, sin embargo, la cuota podía alzarse hasta los diez pesos por tonelada en bultos cuyo peso excediera los dos mil kilos.

Para transportar muebles armados o menaje de casa se cobró por plataforma entera entre cuatro y seis pesos, desde la estación del Ferrocarril Interoceánico hasta la plazuela de Alcalde y García y Jáuregui. Si se transportaban baúles o cualquier clase de equipaje, el costo era de cincuenta centavos por bulto, no importando la distancia. Una persona podía rentar los carros enteros para el transporte de pasajeros o mercancías, si bien los costos no se habían fijado todavía para el año de 1903, se dio la opción de realizar los viajes desde la estación del ferrocarril hacia la plazuela de Alcalde y García y el Mercado Jáuregui en viajes de ida y vuelta. Se implementó un servicio de traslado de pasajeros especiales que cobraba entre cinco y ocho pesos en trayectos a cualquier distancia y se fijó un descuento del cinco por ciento para Gobierno del Estado y el Municipio sobre cualquier tipo de transporte.

Para el servicio fúnebre se implementaron carros especiales y precios por la conducción de los féretros en cualquier punto de la vía con dirección al cementerio, este

servicio se dividió en tres clases, el costo de la primera clase se estableció en veinte pesos, la segunda clase en diez pesos y los servicios para tercera clase en cuatro pesos. El tranvía urbano prestó un servicio para el Hospital de Caridad, el cual gozó de una rebaja del treinta por ciento únicamente aplicado a la tercera clase, permitiéndose una sola vez al día en horario de seis de la mañana.

La empresa del tranvía urbano permitió (al igual que en el caso de los ferrocarriles) el transporte gratuito a policías y la fuerza de seguridad pública, así como a los carteros y a los mensajeros del telégrafo y el teléfono de la ciudad. Los boletos del tranvía urbano eran vendidos por agentes autorizados tanto en estaciones y oficinas del ferrocarril, como por conductores y empleados en los trenes y expendios públicos con exhibidores para la venta, sobre este tema se sabe de la construcción de la estación en la plaza de San Francisco, que contaba con dieciocho metros lineales de frente desde la esquina en la calle del Toronjo hasta la casa número 26 de la calle Del Ganado y seis metros de ancho desde la propia esquina primera hacia el centro de la plaza en el costado de la capilla de San Antonio, en esta estación se expedían los boletos del tranvía urbano, se recibía a los pasajeros entre otras operaciones que no involucraran tener por mucho tiempo la presencia de mulas o animales de carga que pudieran perjudicar al público pues se encontraba en un lugar concurrido, como dato agregado cabe resaltar que esta estación se construyó bajo los lineamientos asignados por el reglamento de policía relativos al orden público y no por el reglamento de obras públicas.

El ferrocarril urbano extendió su vía a partir de 1903 en un total de 5040 metros, entre la calle Colón y la estación del ferrocarril en Los Sauces se construyeron 118.50 m, 301.50 m en la calle 1 del Ayuntamiento, 55.50 m en la calle 2 de Leona Vicario, 382.50 m en las calles 1, 2 y 3 del Estado, 429 m en las calles de Morelos hasta la calle de Alvarado, 576 m en la calle de San Miguel, costado oriental del Parque Hidalgo y calle de Los Berros, en una segunda sección del parque Los Berros, las calles 1 y 2 de Viñas y 2 del 5 de mayo el tranvía se extendió en 646.50 m, 331.50 metros sobre Las víctimas y Rojano, 237.75 m sobre la calle 2 de Porfirio Díaz y Vista Hermosa, 400.50 m sobre la Plaza de Alcalde y García y calle del Cementerio, un ramal privado para el cementerio con una extensión de 52.50 m, se agregaron 601.50 m en las calles de Miguel Santa María, el Parque Galeana y la calle de Salazar, 400.50 m entre las calles 1 y 2 de Alatorre, el Mercado Jáuregui y la calle de Díaz Covarrubias y 206.25 m sobre las calles 4 y 5 de Juárez.

De acuerdo a Felipe de Mazarraza (probablemente su hijo, que llevó el mismo nombre y realizó tramites en su representación) quien dirige una carta al H. Cabildo con fecha del 26 de noviembre de 1903¹³², la intención de ampliar las vías del ferrocarril urbano de Xalapa obedeció a la necesidad del notorio progreso mercantil que se había incrementado desde 1876, año en el que se estableció la vía urbana y el ferrocarril de tracción animal de Xalapa a Coatepec, su intención fue hacer un circuito con la extensión de ramales que permitieran el tránsito por establecimientos comerciales, así como solventar las exigencias del tráfico para hacer un servicio de tranvía más eficaz, que pudiera lidiar con las circunstancias a las que se enfrentaba la ciudad. Misma opinión que mantuvo el H. Ayuntamiento de Xalapa al referirse a la obra como un beneficio para la ciudad, al público en general y específicamente al comercio que sufría grandes quebrantos con el transporte de mercancías hecho a brazo entre puntos distantes y calles accidentadas como eran en su mayoría las de la ciudad.¹³³

El contrato celebrado entre Mazarraza y el H. Ayuntamiento de Xalapa en 1903 para realizar las ampliaciones de la vía del ferrocarril urbano no fue exclusivo, solo le daba exclusividad a las calles que habían quedado asentadas en el documento, sin embargo otras empresas podrían continuar con la ampliación de la línea hacia otras direcciones o continuar con la ampliación en las mismas calles siempre y cuando no existiera conflicto con las vías o los permisos ya otorgados mediante contrato. En 1904 Ramón García Núñez, vecino de la ciudad de Xalapa, dirige una carta al Ayuntamiento con la intención de ampliar los caminos del tranvía¹³⁴, si bien la ruta es similar a la del contrato otorgado a Mazarraza unos meses atrás, incluye algunos puntos de la ciudad que no aparecen en el contrato de 1903, su ruta define los caminos desde la nueva estación de carga y pasajeros de San Bruno, situada en las inmediaciones del antiguo camino del molino de Pedreguera en la actual calle de Sayago para ligarlo a la vía del Ferrocarril Interoceánico con los escapes necesarios llegando hasta Salazar, el parque Galeana, primera a la cuarta de Miguel Santa María, Calzada del Cementerio, Alcalde y García, Calle de la República, Vallarta, Segunda y Primera del Cinco de Mayo, Vásquez, Segunda y Primera de Zamora hasta la plaza de Caraza. A partir de aquí propone una derivación que en todo caso se volvería un conflicto con el proyecto de

¹³² AHMX, México independiente, 1903, caja 63, p.1, expediente 13.

¹³³ *Ibidem*.

¹³⁴ *Ibidem*.

Mazarraza pues transitaba por algunas de las mismas calles desde la Primera Cinco de Mayo y por las calles de Viñas, Parque Hidalgo, Callejón de San Miguel, Primera de Morelos, Primera y Segunda de Estado, Leona Vicario, Calle de Allende, el Ayuntamiento, Estación del Ferrocarril de Xalapa-Teocelo y del Interoceánico, el rastro y dando la vuelta por las Lomas de Concha, pasando por la calle Séptima a la cuarta de Juárez en donde entroncaría con las líneas de primera Sayago, Alatorre y Díaz Covarrubias hasta entroncar con la anterior Línez, tercera a la primera de Juárez, para encontrarse con la línea que termina en la Plazuela de Caraza. García propuso un ancho de vía de 0.92 metros con el fin de que pudiera conectarse con las vías del Interoceánico y las del Ferrocarril “El Piojito”, facilitando además el paso de sus carros por todas las vías de la ciudad, además de que el calibre propuesto facilitaría la localización de las estrechas y pronunciadas calles sin perjudicar los desagües ni la pavimentación de las calles.

No se localizó un contrato en donde García Núñez recibiera el permiso para realizar la obra, si bien su ruta proponía en su mayoría lugares distintos para la ampliación de la vía en comparación con la concesión de Mazarraza, se sabe que el tranvía urbano sí pasó por los lugares descritos por García en su carta petición al Ayuntamiento, además se propusieron dobles vías para los cruzamientos y depósitos en los lugares con suficiente tráfico, lo cual pudiera indicar la convivencia de dos rutas explotadas por diferentes concesionarios, aunque esto en todo caso contravendría las propias normas de los contratos. Por otro lado, si extendemos el análisis hasta el año de 1908 donde se firma un contrato a favor de los hermanos Bouchez para ampliar nuevamente la vía del ferrocarril urbano¹³⁵, indica que o los concesionarios previos no concluyeron sus obras de ampliación de los circuitos propuestos, o traspasaron en algún momento sus contratos a otros empresarios, o simplemente se realizaron secciones de calles entre distintos concesionarios a lo largo del tiempo, algunas de ellas pudiendo coexistir por secciones de las mismas rutas, como lo indica el proyecto de reforma celebrado en 1908, en donde se prohíbe al ayuntamiento conceder autorización a otra empresa o persona para el establecimiento de una vía urbana por un plazo de cinco años, pero pasando ese tiempo si podrían hacerlo obligando a los concesionarios a permitir el cruzamiento de sus vías mediante una indemnización determinada por peritaje.

¹³⁵ AHMX, México independiente, 1908, caja 68, p.1, expediente 5.

La ampliación del circuito propuesto por los hermanos Bouchez presenta algunas pequeñas variantes, aunque en términos generales terminaría transitando por las mismas calles y avenidas al igual que en los proyectos de Mazarraza y de García Núñez, desde la calle Enríquez, en Lucio hasta la casa número 6, parques Lerdo y Juárez, estación del Ferrocarril Interoceánico, Avenida Colón, primera y segunda del Ayuntamiento, cuarta de Allende, segunda de Leona Vicario, calles del Estado y de Morelos, Callejón de San Miguel, Parque Hidalgo, Los Berros, Víctimas por la Patria, primera y segunda de Viñas, Vista Hermosa, primera y segunda de Porfirio Díaz, callejón frente al templo de San José, Plazuela de Alcalde y García, calzada hasta el panteón, primera, segunda y tercera de Guillermo Vélez, Plazuela de Galeana, Salazar, primera y segunda de Alatorre, Mercado Jáuregui, J.D. Covarrubias, primera, segunda y tercera de Juárez, Empara y Lerdo. El hecho de que circularan por las mismas calles también puede indicar la introducción de nuevas vías, debido al desgaste o reparación de las anteriormente construidas.



***Fotografía 10.** Comunica a la zona del Estadio Xalapeño con parte del centro de la ciudad, en el camino se aprecia la vía del tranvía urbano, sobre la calle de San Miguel, actualmente Cayetano Rodríguez, al fondo en los altos la calle Nicolás Bravo, principios del siglo XX. Fuente: Xalapa en la Historia, mayo de 2019. Recuperado de <https://www.facebook.com/xalapaenlahistoria>

Vitold de Szyszlo un viajero que llegó a Veracruz hacia el año de 1909¹³⁶, describe su incursión por Xalapa desde su arribo al bajar de la estación del Ferrocarril Interoceánico, abordó el tranvía urbano, que describió como “un transporte primitivo tirado por mulas” en su trayecto hacia el hotel Juárez. En su camino hacia el centro de la ciudad podemos darnos cuenta a través de sus descripciones, que el camino que constituye a la vía del tranvía urbano se encontraba en mal estado, una calle mal pavimentada, con aceras de adoquines que transitaba por un paisaje urbano de calles tortuosas y estrechas con casas bajas provistas con tejadillos que cubren con creces las aceras, pintadas de vivos colores. En su llegada al centro de la gran plaza, el mercado local estaba repleto con una variedad de productos cosechados

¹³⁶ Gobierno del Estado de Veracruz, 1992, pp. 181-193.

en la región entre ellos granadilla, zapote negro, manzanas, legumbres, ropa, sabanas, paños y otros enceres manufacturados.

Sobre la población flotante que como hemos visto se incrementó desde finales del siglo XIX con ayuda del ferrocarril, destacó para sus observaciones una comunidad de inmigrantes sirios que eran hábiles para el comercio y se habían asentado en Xalapa con cierto éxito por sus aptitudes para los negocios. Si bien no hay un testimonio directo de la estación de Los Sauces, Szyszlo tomó el ferrocarril de Xalapa para visitar las localidades de Coatepec, Xico y Teocelo, en su parada de regreso en la estación de Xico se muestra un ambiente dominado por la necesidad de los pobladores por vender sus productos, la mayoría comestibles, Szyszlo los describe como “enjambres de personas”, de entre los cuales destaca un grupo de “vivarachas mestizas” vestidas de color azul marino con chalets negros sobre sus cabezas que le ofrecieron pan de huevo.

Es evidente que el tranvía urbano de la ciudad no fue uno de los mejores sistemas de transporte que existieron para la época, pues no competía con otros sistemas de tranvías en el estado de Veracruz, impulsados para entonces con electricidad. En ocasiones sorprendiendo a propios y extraños, las corridas que se daban por la Avenida Colón hacia o desde las estaciones del ferrocarril en Los Sauces conflictuaban el tránsito por su topografía complicada que incluía una pendiente de un 15% en curva, la cual era muy complicada para las mulas, en ocasiones los pasajeros tenían que desalojar los carros para que el transporte pudiera subir la pendiente, los animales se lastimaban por el esfuerzo, además de que el conductor tenía en ocasiones que azotar a las mulas para obligarlas a avanzar y subir la avenida, escenas que se daban a diario ante los usuarios nacionales y extranjeros.¹³⁷

Problemas como este se solventaron con la realización de circuitos alternos, como el propuesto en febrero de 1909 para evitar la Avenida Colón con una rampa giratoria permitiendo numerosas corridas a la parte alta de la ciudad y conectarse hacia las calles Víctimas por la Patria primera y segunda y primera y segunda de Zamora. A su vez, obras como esta despertaron el descontento entre algunas otras dependencias y sus transportes de carga, como es el caso del correo de valores que transitaba en ocasiones hacia la noche desde la estación del ferrocarril o hacia ella, ya que los ferrocarriles nocturnos que llegaban hacia

¹³⁷ AHMX, México independiente, 1908, caja 68, p.1, expediente 5.

la estación de Los Sauces tenían los horarios de 11:30 p.m. y 4:00 a.m., los transportistas se arriesgaban en los traslados tomando el circuito propuesto por los Bouchez, dado que no contaba con alumbrado público y se prestaba a los robos que eran frecuentes en los entornos y calles de la estación, de modo que el tránsito por la Avenida Colón era de mayor conveniencia para los trasportes de carga en horas nocturnas, para lo cual propusieron únicamente reducir las cargas de los trenes para vencer la esquina de Colón y el Parque Juárez, de los 2600 kg entre pasaje y equipaje, a los 800 kg, además de regular el número de mulas incrementando a 6 animales de carga y mínimo 4 según fuera el peso determinado.

Si bien no hay un registro exacto del retiro de las vías del ferrocarril urbano en Xalapa, se puede inferir a partir de los informes de gobierno que hacia el año de 1918 se comenzaron a realizar transformaciones, tanto en vialidades como en edificaciones, que indican el cambio hacia la transformación del entorno urbano con miras a la introducción del transporte de autos y camiones en la ciudad y el camino al puerto de Veracruz. En el informe del gobernador de Veracruz Delfino Victoria se acuerda la adaptación de una cochera perteneciente al ferrocarril urbano situada en la Avenida Once para adaptarla en función de un cuartel de la Guardia Civil del Estado aprobándose un presupuesto de siete mil quinientos treinta y ocho pesos con sesenta centavos¹³⁸ para tal efecto, no se hace mención a que esta cochera se haya reubicado hacia otro punto de la ciudad, se infiere que era una construcción en desuso, que al ser propiedad del estado, fue reutilizada con otros fines.

En 1920 la Junta Privada de Mejoras Materiales que colaboraba con la Cámara de Comercio fue encomendada para la pavimentación y drenaje de las calles, con lo cual se comenzaron a empedrar las vías de comunicación para dar mayor acceso a los caminos carreteros y vecinales de la ciudad, con un subsidio semanal otorgado al ingeniero Victorio E. Góngora que ascendió a la cantidad de \$300.00. Junto con el proyecto de mejoras materiales, se construyó una rampa en el parque Juárez para dar acceso al paseo y unir las calles de Allende con la de Zaragoza, comunicando así el centro de la ciudad con las estaciones del Ferrocarril Interoceánico y la del Ferrocarril Xalapa-Teocelo, salvando la Avenida Colón, avenida por la cual transitaba el tranvía urbano, por lo menos hasta el año de 1912, de acuerdo al mapa 14, que por sus pendientes era inaccesible para los vehículos.

¹³⁸ Blázquez, 1986, p. 5245. En el informe del ciudadano gobernador interino del Estado Delfino Victoria, rendido ante la H. Legislatura del mismo, el día 16 de septiembre de 1918.

Hacia la década de los años 20 del siglo XX, comienza la transición hacia los vehículos de motor, año en que la Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de Xalapa llevó a cabo la reparación del camino que conduce de la capital hacia el puerto de Veracruz, con el fin de que fuera útil para el tráfico de automóviles y camiones, con subsidio del estado y la cooperación de los municipios interesados, se le definió como “una obra para el mejoramiento de la situación económica y para el progreso en general” de la región.¹³⁹

La estación del ferrocarril en Los Sauces permitió la conectividad con los ramales subregionales y las vías urbanas, desde la construcción de las primeras vías en 1876 y la puesta en funcionamiento del ferrocarril de tracción animal entre Xalapa y Coatepec en 1877, hasta la consolidación de la estación del ferrocarril con las instalaciones del Interoceánico, el ferrocarril de Xalapa a Teocelo y el tranvía urbano con sus ampliaciones en 1898. No solo el paisaje urbano se vio modificado por las estaciones del ferrocarril y el tránsito de las vías del urbano por la ciudad de Xalapa, se modificaron calles, avenidas, edificios y casas, el gobierno local tuvo que poner en marcha planes de seguridad pública, mediar convenios por terrenos o vías de acceso e invertir recursos en las estaciones, las vialidades y en otras dependencias como hospitales, cárceles y escuelas.

Personas de muchas partes tanto nacionales como extranjeros se congregaron en la estación y su entorno hacia los primeros cuadros de la ciudad, la población flotante se incrementó, los negocios locales y las empresas textiles movieron su producción por las vías urbanas hacia la estación del ferrocarril, las personas se movilizaron con fluidez desde otros estados, regiones y comunidades hacia Xalapa y desde ella hacia el centro y la costa del país, posicionando a la ciudad como una zona de influencia a nivel regional impulsada por las vías de comunicación ferroviarias.

De este modo vemos como el transporte ferroviario generó una integración del mercado interno que desde el ferrocarril Xalapa-Teocelo llegaba hacia la estación de Los Sauces para poder ser redistribuido desde el Ferrocarril Interoceánico hacia el puerto de Veracruz y Ciudad de México, no solo beneficiando los transportes de carga, sino también a los usuarios del servicio ferroviario, comerciantes, industria y consumidores, que

¹³⁹ Blázquez, 1986, pp. 5430-5431. En el Informe que rinde el Ejecutivo libre y soberano de Veracruz-Llave Adalberto Tejeda, ante la H. Legislatura del mismo, comprendido del día 16 de octubre de 1920 al 5 de mayo de 1921.

concentraron sus actividades en el mercado interno, ya no viendo obstaculizado el traslado por los altos costos del transporte y los caminos de difícil acceso anteriores a la era ferroviaria, lo cual también benefició a la urbanización con obra pública y conexión por el tranvía urbano, teniendo acceso al mercado y la industria al interior de la ciudad.

Conclusiones

La llegada del ferrocarril a la región permitió la integración del espacio físico, lo cual comunicó con facilidad y rapidez a los municipios y localidades en los alrededores de Xalapa. En una mirada regional, la economía de los ranchos y las haciendas empujaron la construcción de las vías férreas desde lo local con su propia lógica productiva, que al conectarse a la ciudad generó sus propias dinámicas, las cuales podemos estudiar a través del paisaje urbano que incluye la vida cotidiana de las personas, lo cual repercute en la vida social y la producción del espacio.

En el ferrocarril Xalapa-Teocelo, no solo vemos (como en el caso de los grandes ramales) los beneficios canalizados hacia el exterior, ni medidos únicamente con base en el transporte de carga, lo que nos enseña esta pequeña línea es una interacción regional entre municipios y localidades, que acarreó beneficios para hacendados, empresarios, rancherías y el comercio, impulsó el desarrollo regional y el mercado interno. Además el beneficio aquí se observa también en el transporte de pasajeros debido a la movilidad por el tránsito del ferrocarril entre las comunidades y municipios, hasta la concentración en la estación del ferrocarril en Xalapa y la expansión del sistema del tranvía urbano a raíz de la demanda de transporte desde la estación hacia el centro de la ciudad y de vuelta, beneficiando al comercio, la industria y el mercado local. Si bien aquí no se realizó un análisis de los indicadores económicos de la construcción de obra pública en la generación del crecimiento del PIB, lo que sí se pudo analizar fue la construcción de obra pública con relación al ferrocarril en la ciudad, estaciones, bodegas, puentes, ampliaciones de la red urbana, escapes para el tranvía de mulas, plataformas, abastecimiento de agua, etc, que generaron nuevas dinámicas de movilidad y conflicto, lo cual cambió la vida de las personas en la ciudad.

Se ha mostrado aquí que la región de agro-exportación se convirtió en un campo de posibilidad para los empresarios, inversionistas y productores que pretendían incrementar las ganancias de sus negocios e intensificar su producción agrícola; esto, aunado al carácter privilegiado de las concesiones, les permitió dar un margen de operación conveniente para la inversión y extender sus intereses al desarrollo de obra pública.

Los fines e intereses utilitarios de las obras del ferrocarril nos permitieron ubicar las intenciones por construir el ferrocarril Xalapa-Teocelo y su conexión a la terminal de Los Sauces, no solo porque ahí también llegaba el Ferrocarril Interoceánico, sino porque se

conectaba al sistema del tranvía urbano. Las negociaciones de los empresarios del ferrocarril para la construcción y tendido de vías, estaciones, infraestructura y comunicaciones, les dieron ventajas para invertir y construir, importar materiales, apropiarse de terrenos, contratar mano de obra simple y especializada, extendiendo sus intereses empresariales. Lo que vemos es que mientras los empresarios tuvieron en sus manos las concesiones del ferrocarril Xalapa-Teocelo y en la del tranvía urbano, pudieron cobrar por el uso y mantenimiento de la obra y así gozar del usufructo. Esto funcionó de la misma manera cuando a los gerentes generales de la compañía del ferrocarril Jalapa Railroad & Power Co. (Frisbie 1898-1909/ Boone 1909-1926) se les concesionó la construcción del drenaje y el alumbrado público, no siendo este el caso del contratismo en donde solo se lega la obra para la construcción, lo cual pasó cuando Boone amplió sus intereses a la construcción de obras como el hospital civil o el estadio xalapeño.

A nivel local, las concesiones del ferrocarril Xalapa-Teocelo funcionaron bajo la misma lógica de negociación federal, con la misma política ventajosa de inversión y libertades en el margen de acción de la empresa constructora. Mientras fuera una concesión, en el discurso político se legitimaba que las compañías conservaran el usufructo de la obra y su uso como transporte de carga o de pasajeros de acuerdo a las tarifas establecidas por la propia compañía, ya que eran ellas las que estaban invirtiendo en la obra. En este caso, la obra original del ferrocarril Xalapa-Teocelo (Jalapa a Córdoba en aquel tiempo) y su ejecución parcial estuvieron a cargo de la compañía de Frisbie y pareciera haber sido traspasada a la Jalapa Railroad & Power Co. con una construcción parcial de la línea, lo cual contravendría la política de la concesión, de no enajenar o traspasar la obra del ferrocarril, lo mismo pasó en el caso del tranvía urbano donde Mazarraza aparece como dueño y concesionario en 1903, sujeto a la misma política de no traspasar la obra, sin embargo encontramos distintos concesionarios a lo largo de la ampliación del proyecto entre 1903 y 1908. Sería interesante continuar indagando sobre estos casos para determinar si en la práctica, tanto concesionarios, como el gobierno federal incumplían las políticas establecidas en las concesiones para realizar acciones a su conveniencia. En el aspecto político las acciones del estado, de los ayuntamientos y de los jefes políticos, se encaminaron principalmente a la creación de obra pública y a la negociación de concesiones ferroviarias,

aquí vemos la inversión de recursos en caminos, puentes, vías urbanas, estaciones, terrenos, cárceles y hospitales.

La aportación de esta tesis a la discusión historiográfica de los ferrocarriles es pensar qué pasa cuando no solo prestamos la atención a los grandes ramales, sino a las líneas locales, en conjunto con las estaciones del ferrocarril y los tranvías urbanos. En el caso de Xalapa vemos que con la construcción de los ramales alrededor de una ciudad que convergieron en la estación de Los Sauces, se articuló una zona de influencia de una región agro-exportadora; aunado a ello, al estudiar la relación entre el ramal y los tranvías, se puede ver que la construcción del transporte ferroviario implicó un incremento en la construcción de obra pública que interconectó a la ciudad modificando el paisaje urbano. Al darle mayor movilidad al mercado y la industria desde la ciudad, la forma de vida de las personas cambió en el sentido económico, político y social. El mercado local y la industria manufacturera crecieron hacia finales del siglo XIX, lo que apreciamos con la fábrica de San Bruno y el establecimiento de un ramal privado para movilizar su producción textil hacia el Ferrocarril Interoceánico y el transporte de mercancías por el tranvía urbano desde las fábricas de La Fama, San José o el mercado Jáuregui, tiendas y comercios desde la calle Enríquez hacia la zona de Los Sauces y desde las comunidades a nivel regional por el ferrocarril Xalapa-Teocelo hacia la ciudad.

En el sentido social, las tres líneas del ferrocarril el Interoceánico, el Xalapa-Teocelo y el tranvía urbano redujeron los tiempos de traslado; tan solo entre Xico y Xalapa con un ahorro de alrededor de 20 horas, o por el Interoceánico desde Xalapa a Acajete con una reducción de tiempo de un día a 3 horas de viaje, mientras que el urbano dio trabajo a conductores, cargadores y arrieros y generó trabajos indirectos en fábricas y comercios locales. Además, la forma en la que se congregaron las personas en torno a las estaciones generó nuevas dinámicas sociales, desde las afectaciones a la salubridad pública, accidentes y el incremento en el índice delictivo en torno a la estación y por las vías férreas, hasta la posibilidades que se abrieron a grupos de vendedores de productos locales en los vagones del tren, el incremento en la población flotante y permanente tanto nacional como extranjera; pero también los flujos hacia los barrios de una ciudad que empezaba a crecer. De manera que en el caso de Xalapa hacia 1890 la estación de Los Sauces tuvo una dinámica de movilidad de mercancías y pasajeros debido al Ferrocarril Interoceánico y al tranvía urbano,

que se vio potencializada con la estación del ferrocarril de Xalapa a Teocelo para 1898 y la ampliación del tranvía urbano a partir de 1903. A través de la construcción de los ramales vemos el cambio en la ciudad y su hinterland con la unión de una línea troncal como la del Interoceánico que conectó a Xalapa a nivel regional con las comunidades de Las Vigas, La Joya, Acajete, Banderilla, San Bruno, Pacho Viejo, Pacho Nuevo, Alborada y Chavarrillo, así como un ferrocarril local de Xalapa a Teocelo que conectó a la ciudad con La Orduña, Coatepec, Zimpizahua, Las Puentes, Xico, Santa Rosa y Teocelo y el tranvía urbano que conectó a la estación de Los Sauces y sus inmediaciones desde la Avenida Colón con los primeros cuadros de la ciudad, hasta la Calzada del Cementerio y la zona de Tatahuicapa. Esto nos hace pensar que para el caso de Xalapa y sus municipios vecinos tanto el Interoceánico como “El Piojito” funcionaron como trenes de cercanías, pues en pocos kilómetros conectaron municipios, ciudades y localidades con un gran número de personas que se congregaron en los puntos de las estaciones, para utilizar el sistema de transporte de manera diaria.

Todos estos cambios hicieron pensar en el espacio y en los recursos de una manera distinta, no solo en términos del trazo urbano. Por ejemplo, el recurso acuífero del río Santiago y de las tomas de agua del barrio de Xalitic. Por lo que pude constatar, el conflicto por el agua hacia la estación del Ferrocarril Interoceánico entre vecinos de Xalitic y el jefe político de Xalapa. De la misma forma la propuesta sobre la construcción de una plataforma para el tranvía urbano sobre la Avenida Colón, generó descontento y reclamo por la comunidad vecinal hacia el Ayuntamiento y el concesionario del tranvía, la ampliación de la gendarmería sobre las inmediaciones de la estación del Ferrocarril Interoceánico a finales del siglo XIX debido a los constantes robos, el sabotaje a las vías del ferrocarril en la propia estación, que de acuerdo a informes habría sido propiciado por los propios empleados del ferrocarril, o los focos de enfermedades como fiebres palúdicas a raíz del agua estancada por las excavaciones en la construcción de la estación de Los Sauces o la inversión en camas de hospitales debido a los accidentes ocasionados a trabajadores o usuarios del ferrocarril, generaron ciertas tensiones sociales (problemas y oportunidades) por cambiar y usar el territorio, aplicar nuevas políticas públicas e implementar acciones para contrarrestar otras ocasionadas por la presencia de la estación del ferrocarril, lo cual es un tema pendiente que podría trabajarse en posteriores investigaciones. Teniendo en cuenta estos límites de la

investigación, el objetivo del presente trabajo fue buscar nuevas maneras de entender los beneficios que implicó la construcción del sistema ferroviario en la vida cotidiana de la gente.

La ideología de modernidad que vio al ferrocarril como sinónimo de progreso depositó en el discurso sus esperanzas en esta tecnología del transporte, en sus conexiones con otras regiones, en el posicionamiento de sus estaciones, en la actividad comercial y en el devenir social. Desde la política liberal, los ferrocarriles debían de construirse a toda costa, de modo que se darían todas las facilidades para que esto sucediera, preparando así el campo de las concesiones y su política ventajosa para la inversión. Efectivamente esta política trajo nuevos negocios, que ya no solo fueron competencia del ferrocarril, sino también de inversión pública en otros sectores. Sin embargo también se originaron nuevas problemáticas, lo cual pudimos constatar con la simple presencia de las estaciones del ferrocarril en Los Sauces.

Referencias:

Acosta Domínguez, Rosa Ma.

1982 “La Orduña: Historia de una Hacienda del Siglo XVII-XX”, Tesis para obtener el título de Licenciado en Historia, Universidad Veracruzana, Xalapa, Ver.

Blázquez, Carmen

1992 “Veracruz: imágenes de su historia”, Archivo General del Estado, México.

Blázquez, Carmen

1986 “Estado de Veracruz, Informes de sus gobernadores 1826-1986”, comp., tomo IX, México, p. 4689-4697.

Blázquez, Carmen

1986 “Estado de Veracruz, Informes de sus gobernadores 1826-1986”, comp., tomo VIII, México, p. 3965-4341.

Blázquez, Carmen

1986 “Estado de Veracruz, Informes de sus gobernadores 1826-1986”, comp., tomo V, México, p. 2263-2423.

Calderón, F.

1965 “Los Ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, comp., Historia Moderna de México. El Porfiriato. La Vida Económica, Editorial Hermes, México.

Coatsworth, John H.

1976 “El Impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato 1”, Crecimiento y Desarrollo, secretaria de educación pública, dirección general de divulgación, SEP-SETENTAS, México, D.F.

Coatsworth, John H.

1984 “El Impacto Económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato 2”, Secretaria de Educación Pública, colección SEP-SETENTAS, Ediciones Era, México.

Connolly, Priscilla

1997 “El Contratista de Don Porfirio, Obras Públicas, Deuda y Desarrollo Desigual”, El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Fondo de Cultura Económica, México.

Córdova Santamaria, Susana

2005 “Café y Sociedad en Huatusco, Veracruz. Formación de la cultura cafetalera (1870-1930)”, CONACULTA, Universidad Autónoma de Chapingo, Estado de México.

De María y Campos, Armando

1985 “Porfirianos prominentes. Orígenes y años de juventud de ocho intelectuales del grupo de Los Científicos, 1846-1876”, *Historia Mexicana*, 34, México, D.F.

El Afán, Coatepec.

1877 Microfilms y fotocopias sobre prensa, biblioteca Luis Chaves Orozco, Instituto de Investigaciones Histórico Sociales, no. de rollo 30 inciso B, Xalapa-Enríquez, Veracruz.

El Demócrata.

1922 Archivo General del Estado, Xalapa-Enríquez, Veracruz.

El Siglo XIX

Del 19 de diciembre de 1872 al 7 de enero de 1873 (microfilm, UNAM, Hemeroteca Nacional), séptima época, años XXXII y XXXIII, tomos 54 y 55, números 10 y 209.

Fowler-Salamini, Heather

2013 “Working Women, Entrepreneurs, and the Mexican Revolution: The Coffee Culture of Córdoba, Veracruz”, *The Mexican Experience*, University of Nebraska.

García Morales, Soledad.

1984 “El ferrocarril de tracción animal Jalapa-Coatepec 1875-1880”, *La Palabra y el Hombre*, octubre-diciembre 1984, no. 52, Universidad Veracruzana, pp. 25-34.

García Morales, Soledad

1989 “Veracruz: imágenes de su historia, Coatepec”, *Archivo general del estado*.

García Morales, Soledad

2002 “Jalapa Railroad and Power Company y El Ferrocarril Jalapa-Teocelo”, *El Boletín del Consejo de las Crónicas de Xalapa*, No. 2, H. Ayuntamiento Constitucional de Xalapa.

García Morales, Soledad

Velasco Toro, José (coord.)

1997 “Memorias e Informes de Jefes Políticos y Autoridades del Régimen Porfirista 1883-1911, Tomo III, Universidad Veracruzana.

Gobierno del estado de Veracruz

2007 “El libro azul del estado de Veracruz”, Editora de Gob. del Estado.

Gobierno del estado de Veracruz

1992 “Cien Viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos”, Vitold de Szyszlo, Diez mil kilómetros a través de México, tomo VIII 1896-1925, pp. 181-193.

Gresham Chapman, John

1975 “La Construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)”, Secretaria de Educación Pública, Dirección General de Divulgación, SEPSETENTAS, México D.F.

Guajardo, Guillermo

2010 “Trabajo y tecnología en los ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, D.F.

Guerra, François Xavier

1988 “México, Del Antiguo Régimen a la Revolución”, Vol. 1, Fondo de Cultura Económica, México.

Hoffman, Odile

1993 “Rumbos y Paisajes de Xico. Geografía de un municipio de la sierra de Veracruz”, Instituto de Ecología A.C., Xalapa, Veracruz.

Kuntz, Sandra

Riguzzi, Paolo

1996 “Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz / coord. El colegio mexiquense: Universidad metropolitana Xochimilco: Ferrocarriles nacionales de México, estado de México.

Kuntz, Sandra

1995 “Empresa extranjera y mercado interno: el Ferrocarril Central Mexicano”, El Colegio de México, México D.F.

Kuntz, Sandra

2012 “Historia mínima de la economía mexicana, 1519-2010”, El Colegio de México, México D.F.

Kuntz, Sandra

Connolly, Priscilla (coord.)

1999 “Ferrocarriles y Obras Públicas”, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, D.F.

La Voz de la Razón, periódico liberal y de combate.

1929 Archivo General del Estado, Xalapa-Enríquez, Veracruz.

León Fuentes, Nelly

2009 “Los Debates y las batallas por el agua en Xalapa, 1838-1882”, Historia y Sociedad, Universidad Veracruzana, Xalapa, Veracruz, México.

Luna Agudín, María

1996 “La Reforma Monetaria Limanturiana”, revista Relaciones (COLMICH, Zamora), El Colegio de México, México, D.F.

Macedo, P.

1989 “La Evolución Mercantil. Comunicaciones y Obras Públicas. La Hacienda Pública, México 1905”. Sucesores de J. Ballezá y C., eds., edición facsimilar, Facultad de Economía, UNAM, México.

Montero García, Luis Alberto

2016 “Un siglo de ferrocarriles en Veracruz, 1850-1950: De las locomotoras de vapor (La Veracruzana) a las maquinas diésel eléctricas estadounidenses” (número 23022), texto inédito, Xalapa, Ver.

Nicolau d’Olwer, L.

1965 “Las inversiones extranjeras”, en Daniel Cosío Villegas (dir.), Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica, vol. 2, México, Editorial Hermes, pp. 973-1177.

Ortiz, Julieta

1993 “La ciudad de México durante el Porfiriato: El París de América”, México Francia: Memoria de una sensibilidad común; Siglos XIX-XX. Tomo II, Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, México, pp. 179-196.

Rojas Rosales, Armando

2004 “Transporte Ferroviario en el Istmo de Tehuantepec, 1896-1913”, Segundo Congreso de Historia Económica, Asociación Mexicana de Historia Económica, México, D.F.

Rosas, Aquileo

23 de mayo de 1998. “El Huatusquito”. El Mundo. Diario de Córdoba.

Sartorius, Carl

1870 “Memorias sobre el Estado de la Agricultura en el Partido de Huatusco”, Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía Y Estadística, tomo II, Segunda Época, México.

Southworth, J.R.

2005 “Veracruz Ilustrado”, Editora de gobierno.

Tenorio, Mauricio

1998 “Artilugio de la nación moderna, México en las exposiciones universales, 1880-1930”, fondo de cultura económica, México, D.F.

Tirado Villegas, Gloria

2007 “Los Efectos Sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato”, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Dirección de Fomento Editorial, Puebla, Pue.

Valencia Islas, Arturo.

2017 “El Descarrilamiento de un Sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949”, Horizonte Ferroviario, México, D.F., pp. 31-32.

Vázquez, Carlos

1986 “El ferrocarril Jalapa-Teocelo (El piojito)”, El libro de oro de Coatepec, pp. 235-239.

Powell, Fred Wilbur

1921 “The Railroads of Mexico”, Stratford Company, Boston, pp. 127-131.

Índice de cuadros, mapas, esquemas y fotografías

Cuadros

Cuadro 1. Inversiones en obras de urbanización en algunos municipios de México 1890-1930.....	25
Cuadro 2. Principales líneas del ferrocarril en México 1888-1929.....	28
Cuadro 3. Costo inaugural de los pasajes. Ferrocarril Mexicano.....	36
Cuadro 4. Socios de la Cámara de Comercio 1922.....	67
Cuadro 5. Principales haciendas en la región.....	68
Cuadro 6. Rancherías ubicadas.....	69

Mapas

Mapa 1. Primera línea del ferrocarril entre Veracruz y México, con el ramal de Apizaco a Puebla y la línea de Veracruz a Xalapa.....	32
Mapa 2. Ferrocarril Central Mexicano.....	40
Mapa 3. Ferrocarril Interoceánico.....	43
Mapa 4. Región de estudio: Economía de agro-exportación.....	50
Mapa 5. Ubicación de municipios.....	51
Mapa 6. Ubicación de las principales haciendas en la región.....	54
Mapa 7. Vinculación de líneas Interoceánico con el Xalapa-Teocelo.....	57
Mapa 8. Ferrocarril Córdoba-Coscomatepec.....	75
Mapa 9. Proyecto original realizado por la compañía Jalapa Railroad & Power Co.....	79
Mapa 10. Carta del Ferrocarril Jalapa-Teocelo.....	88
Mapa 11. Ejido de San Marcos entre Coatepec, Xico y Teocelo.....	93
Mapa 12. Estación de Los Sauces, Xalapa.....	102
Mapa 13. Proyección de la calle nueva sobre el río Santiago hacia la calle de Santiago...105	
Mapa 14. Plano Topográfico de la ciudad de Xalapa-Enríquez.....	106

Esquemas

Esquema 1. Región.....	49
------------------------	----

Fotografías

Fotografía 1. Inauguración del Ferrocarril Mexicano.....	35
Fotografía 2. Retrato de John B. Frisbie.....	64
Fotografía 3. Tres generaciones: William K. Boone con su hijo y su padre.....	66
Fotografía 4. Carros impulsados por tracción animal.....	71
Fotografía 5. Hidroeléctrica de Texolo.....	87
Fotografía 6. Inauguración del Ferrocarril Xalapa-Teocelo.....	90
Fotografía 7. Ferrocarril Xalapa-Teocelo, cruzando el puente río arriba de la cascada de Texolo, 1898.....	90
Fotografía 8. Ferrocarril Xalapa-Teocelo, estación Xalapa.....	91
Fotografía 9. Antigua estación de Xico.....	91
Fotografía 10. Comunica a la zona del Estadio Xalapeño.....	115

Lista de abreviaturas

ACAM: Archivo de la Comisión Agraria Mixta

AGE: Archivo General del Estado

AGN: Archivo General de la Nación

AHMX: Archivo Histórico Municipal de Xalapa

ANX: Archivo Notarial de Xalapa

JRR&PC: Jalapa Railroad & Power Co.

SCOP: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas