



**UNIVERSIDAD VERACRUZANA**

**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO-SOCIALES**

**MAESTRÍA EN CIENCIAS SOCIALES**

**EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC. UN PROYECTO FRUSTRADO**

**1914-1937**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRA EN CIENCIAS SOCIALES**

**PRESENTA:**

**MARCELA VALDIVIESO CRUZ**

**DIRECTOR:**

**DR. JOSÉ GALINDO RODRÍGUEZ**

**XALAPA, VERACRUZ**

**NOVIEMBRE DE 2018**

## **AGRADECIMIENTOS:**

Mi gratitud no es suficiente para reconocer el esfuerzo, cariño y comprensión de mi familia: Cruz Cruz Reyes y Marcelino Valdivieso Martínez, mis padres; mis hermanos Roel y José Ángel Valdivieso Cruz, mi cuñada Patricia S. Cruz Matías mediante la cual a mi vida llegaron dos lucecitas, mis sobrinas Valentina y Grettell.

En el proceso de elaboración de este trabajo: Dra. Dora Cecilia Sánchez-Hidalgo Hernández por su agradable asesoría y sus comentarios; Dra. Yovana Celaya Nández absolutamente agradecida por la confianza, conocimiento, comprensión y dedicación que me ha brindado; Dr. Luis Alberto Montero García muchas gracias por su lectura tan minuciosa y sus certeros comentarios. Al Dr. José Galindo Rodríguez por fungir como director de la presente tesis.

Asimismo agradezco a mis amigos del IIIH-S de la UV, lugar donde he pasado lindos momentos: Ricardo Martínez Luna y Jenaro Martínez González. A mis amigas y cómplices: Yadira, Margarita, Agustina, Selene, Ma. Trinidad, Cecilia, Arlette, Carmen, Ana Adylene, Geny, Ma. Paz, Cristina, Liz, Ely, infinitas gracias.

A los doctores Leopoldo G. Alafita Méndez, Juan Ortiz Escamilla y Martín G. Aguilar Sánchez por las charlas, apoyo y aprecio. A mis maestros gracias por compartir sus conocimientos, en especial a los Dres.: Efraín Quiñones León, Michael T. Ducey, Malik Tahar Chaouch, Alfredo Zavaleta Betancourt, Alberto J. Olvera Rivera, Ernesto Treviño Ronzón y Luis Fernando Granados, por invitarnos a pensar.

Además reconozco la grata compañía e intercambio de ideas de cada uno de mis compañeros de generación: Margarita Alarcón Méndez, Joanny Mayleth Bonilla Castañeda, Ricardo García Jarillo, Mario Alberto Suárez García, María Isabel Guerrero Hernández, Alberto Kuri Rodal, Saúl López Igot, Arturo Magaña Monterrubio, José Antonio Montiel Vera, Segundo Carmelo Padilla Cruz, Ana Adylene Sánchez Hernández, Carolina Edith Sánchez Ramírez, Noemí Fernández Sánchez, Arturo Vázquez Toribio, Marian Mendoza Gómez y Matza Isabel Tovilla Pérez, una curiosa combinación de disciplinas que enriqueció el aprendizaje. Institucionalmente este trabajo fue posible gracias a la beca otorgada por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) durante el periodo de 2015-2017.

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5
MARCO TEÓRICO.....	12
<b>CAPÍTULO I. – UNA REGIÓN GEOESTRATÉGICA: EL ISTMO DE TEHUANTEPEC</b>	
1.1. La región del istmo de Tehuantepec.....	15
1.1.1. La población del istmo antes de la llegada del ferrocarril.....	18
1.1.2. El surgimiento de un mercado regional.....	22
1.1.3. Las actividades productivas en el Istmo de Tehuantepec.....	28
1.1.4. Las rutas comerciales antes de la llegada del ferrocarril.....	33
1.2. La construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.....	37
1.2.1. La reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.....	41
1.2.2. La habilitación de los puertos de enlace: Salina Cruz y Coatzacoalcos.....	44
1.2.3. La población del istmo después del ferrocarril.....	47
<b>CAPÍTULO II.- EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC 1907-1919</b>	
2.1. La inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.....	53
2.1.1. Los primeros movimientos obreros.....	56
2.1.2. El funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: 1907.....	59
2.1.3 Estaciones, precios y cargas.....	62
2.1.4. Las compañías navieras y las rutas comerciales.....	66
2.2. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ante la Revolución Mexicana.....	68
2.2.1. Huerta y su política económica.....	70
2.2.2. El contexto y su influencia (1907-1914).....	73
2.2.3. Panamá y el desencanto del proyecto 1914.....	76
2.2.4. Carranza y la rescisión del contrato: 1918.....	81
<b>CAPÍTULO III.- EL DESENCANTO DEL PROYECTO FERROCARRILERO EN EL ISTMO</b>	
3.1. La comisión de inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec 1920.....	80
3.1.1. Un asunto pendiente: “derecho de vía”.....	91
3.1.2. La legalización de los terrenos por derecho de vía.....	96
3.1.3. Los trabajadores del FNT ante las asociaciones obreras.....	100
3.2. Las nuevas condiciones de operación del FNT 1925-1930.....	104
3.2.1. Los ejidos de la compañía Pearson y sus actividades: 1930-1935.....	108
3.2.2. La participación de los trabajadores del FNT en la huelga de 1936-1937.....	114
3.2.3. La región del istmo y los nuevos proyectos de comunicación.....	116
<b>CONCLUSIONES</b>	
<b>ANEXOS</b>	
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	

## ÍNDICE DE CUADROS Y MAPAS

Mapa 1. Istmo de Tehuantepec.....	16
Cuadro 1.Población en los cantones de Acayucan y Minatitlán de 1794-1895.....	19
Cuadro 2.Población de los cantones de Acayucan y Minatitlán en 1910.....	21
Cuadro 3.Productos del comercio regional antes del ferrocarril.....	24
Cuadro 4.Haciendas ganaderas y azucareras, cantón de Minatitlán, estado de Veracruz en 1905.....	25
Cuadro 5.Haciendas ganaderas y azucareras, cantón de Acayucan, estado de Veracruz en 1905.....	27
Cuadro 6.Haciendas en el cantón de Tehuantepec y Juchitán 1902.....	28
Mapa 2.Las rutas comerciales antes de la llegada del ferrocarril.....	35
Cuadro 7.Obras terminadas en el puerto de Coatzacoalcos 1900-1905.....	46
Cuadro 8.Obras terminadas en el puerto de Salina Cruz 1900-1905.....	46
Cuadro 9.Cargos de la Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1908.....	61
Mapa 3.Trazo del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.....	65
Cuadro 10.Distancias, tiempos y tarifas. De Singapur a ciudades de Estados Unidos.....	80
Cuadro 11.Tiempo de recorrido y tarifas de transporte por contenedor. De Asia a la costa este de EU.....	80
Gráfico 1.Carga transportada por el Ferrocarril de Tehuantepec en el periodo: 1910-1921.....	86
Cuadro 10.Avalúo de los terrenos 1924-1925.....	99
Cuadro 11.Material rodante.....	106
Cuadro 12.Costo de reconstrucción de estaciones.....	107
Cuadro 13.Población de ocho municipios del sur del estado 1900-1930.....	109
 <b>ANEXOS:</b>	 140
1.- Lista de las compañías de vapores y sus agentes	
2.- Cuadro de la clasificación de mercancías	

## Introducción

El proyecto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se desarrolló en el marco de un plan económico cuyo objetivo principal fue impulsar la economía mexicana, buscando integrar su territorio a través de una red ferroviaria que conectara sus diferentes regiones. Proceso que obedeció al contexto geopolítico internacional. El desarrollo comercial hacia el exterior y las relaciones comerciales favorecieron la expansión, la activación de regiones económicas y las comunicaciones. Así, mediante la implementación de políticas de desarrollo regional se fomentó la construcción de sistemas de comunicaciones con inversión extranjera.

En dicho contexto participó el gobierno mexicano a través de Porfirio Díaz Mori como presidente (1876-1911), firmando un contrato con la empresa inglesa Pearson & Son Limited en 1899, representada por Weetman Dickinson Pearson. El proyecto consistió en la reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y la habilitación de los puertos de Coatzacoalcos (Veracruz) y el de Salina Cruz (Oaxaca) como puntos de enlace. Obras inauguradas en 1907.

La región del istmo de Tehuantepec es considerada hasta nuestros días como un espacio geoestratégico, una especie de obsesión cuyo progreso parece anclarse en su reactivación.<sup>1</sup> Significó durante el siglo XIX una latente preocupación para el gobierno mexicano debido a una posible intervención extranjera. Los anhelos de expansión de dos grandes potencias: Estados Unidos e Inglaterra, los abundantes recursos naturales para explotar en la región, así como el establecimiento de haciendas, ranchos, fincas, plantaciones agrícolas y compañías dedicadas a la explotación de madera, generaron con antelación una élite regional que participó del proyecto del ferrocarril.

---

<sup>1</sup>Véase: <http://www.elfinanciero.com.mx/financiamiento/corredor-del-istmo-ruta-comercial-que-amlo-quiere-trazar-de-la-mano-de-china>. <http://www.eluniversal.com.mx/articulo/estados/2017/07/16/va-oaxaca-por-su-propio-canal-de-panama>. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Zona-economica-del-istmo-seduca-al-capital-asiatico-20150618-0010.html>.

No obstante lo mismo sucede con Panamá: <https://elcapitalfinanciero.com/acp-hara-inversion-millonaria-nuevos-equipos-canal-panama/>. <https://www.elnuevodiario.com.ni/internacionales/centroamerica/396222-canalpanamatendrarretornoinversionmayor13/>. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/LlegainversioncincoPanama201710190147.html>. [https://www.elespanol.com/economia/20160525/127487276\\_0.html](https://www.elespanol.com/economia/20160525/127487276_0.html). <https://www.efe.com/efe/america/economia/lainversionenelcanalampliadodepanamaestaraamortizada2029/2000011-2894535>. <https://www.weforum.org/es/agenda/2016/10/laampliaciondelcanaldepanamarevolucionara-el-comercio-mundial>.

Así a finales del Porfiriato éstos factores contribuyeron al desarrollo de lo que significaría la expansión de las rutas comerciales, cuestión ligada al desarrollo del mercado interno y externo, la configuración de espacios poblacionales con la finalidad de contribuir a la ampliación de una red de caminos. No obstante, este diseño fue aplicado pensando en comunicar una región con otra, permitió un rápido desplazamiento poblacional, no conocido hasta entonces, y el traslado de mercancías. No consistió, exactamente, en un sistema eficaz que permitiera mayor cantidad de carga y menor tiempo de traslado a un costo rentable.

En vista de materializar el proyecto, se construyó la infraestructura necesaria para agilizar la circulación de mercancías y utilizar la posición estratégica del istmo en un periodo de expansión del capitalismo en América Latina. Fueron justamente los afanes de expansión y la competencia entre ambas potencias lo que desembocó en el posicionamiento de los intereses norteamericanos en el istmo de Panamá y el de los ingleses en el istmo de Tehuantepec.

En el plano regional el objetivo fue utilizar al ferrocarril para hacer circular las mercancías generadas por las diversas compañías asentadas en la región, idea tentadora tanto para la élite local, compuesta en su mayoría por comerciantes nacionales y extranjeros, dicha cuestión significó la apertura de establecimientos comerciales en los puntos nodales de la ruta y también el comercio al interior del tren. Por otra parte, generó la ocupación y dominio de terrenos, algunas veces expropiados y otras “compradas” bajo condiciones ambiguas, situaciones que ocasionaron una serie de conflictos por derecho de vía, expropiación de terrenos, mortandad de ganado que pastaba en las cercanías de las vías por los constantes accidentes o por la contaminación de los pastos derivado de las exploraciones en busca de petróleo. En su reconstrucción se descartó a algunas poblaciones por las que no pasó el trazo del ferrocarril y se situó estaciones de acuerdo a las necesidades e intereses de particulares, en algunos casos. El control de la empresa del ferrocarril estuvo a cargo de administradores ingleses desde su origen hasta 1918.

La inauguración del canal de Panamá en 1914 interrumpió el desarrollo de la comunicación por el istmo de Tehuantepec por las ventajas que representó la transportación por dicho canal. Las expectativas de comunicación por el istmo de Tehuantepec eran demasiado altas, el progreso se vio reflejado en la construcción de obras

públicas en la región y de servicios, es decir, el abastecimiento de agua, la luz eléctrica, drenaje, bodegas, talleres, tendido de vía, hospitales, fábricas, comercios, telégrafo, hoteles, oficina de correo, fondas, mesones, campamentos de trabajadores, etc.

Aproximadamente siete años le valió, en la práctica, la denominación de enlace intercontinental a la travesía vía istmo de Tehuantepec convirtiéndose posteriormente en una ruta de intercambio regional, que a su paso provocó la transformación del paisaje istmeño, en donde debe considerarse la disposición de priorizar una obra pensada mucho más para el exterior que para incentivar un desarrollo duradero de las ventajas locales y regionales.

Considerando que su periodo de auge fue corto (1907-1914) en términos de las expectativas con que se proyectó, durante ese tiempo las relaciones comerciales a nivel internacional fueron abundantes con un buen número de compañías navieras, por lo que esa gran esperanza de convertir el paso por el istmo de Tehuantepec en eje comercial del mundo se frustró. En lo local, el proyecto hizo posible: una nueva organización territorial, el incremento poblacional y la diversificación de actividades productivas debido a que el contrato no sólo le permitió a dicha empresa explorar y explotar grandes extensiones de tierras, requeridas para la reconstrucción del ramal ferroviario, además les autorizó hacer en ellas todo lo “necesario”, por lo que también se exploró la ubicación de yacimientos de petróleo tanto como la instalación de cultivo comercial por parte de la empresa Pearson.

Este proceso implicó también, como lo hicieron las leyes de terrenos baldíos (1824, 1830, 1848, 1854, 1863, 1875, 1884, 1881, 1894-1906)<sup>2</sup>, la gradual destrucción de la propiedad comunal, lo mismo que los proyectos de colonización que se dieron en la región unos cuantos años antes con la finalidad de poblar el istmo (1826-1856)<sup>3</sup>, sumado a los diversos mecanismos que el gobierno mexicano empleó, generando así diversas formas de resistencia. Ejemplo de ello son: las revueltas campesinas tanto de los pobladores de Acayucan en Veracruz (1864, 1849, 1879, 1883, 1884, 1881, 1886, 1894 y 1906)<sup>4</sup>, como los de Salina Cruz en el estado de Oaxaca (1779, 1849, 1881)<sup>5</sup>, y las producidas en la plantación

---

<sup>2</sup> Véase: DE VOS, 1995, pp. 265; GONZÁLEZ NAVARRO, 1960; GUNTELMAN, 1980; OROPEZA, 2000.

<sup>3</sup> REVEL, 1998, pp. 65-96; BRASSEUR, 1992; MAISON, 1986; GONZÁLEZ NAVARRO, 1960; MEMORIAS DE FOMENTO, 1897, p. 8; SODI ÁLVAREZ, 1967; KATZ, 2006, p. 46.

<sup>4</sup> RAMÍREZ LAVOIGNET, 1997; DELGADO CALDERÓN, 1989.

<sup>5</sup> DE LA CRUZ, 1983, pp. 55-71; KATZ, 2004, pp. 589.

La Oaxaqueña en Matías Romero, Oaxaca (1906)<sup>6</sup>. Deben considerarse también las huelgas efectuadas recién puesto en marcha la línea del ferrocarril: 1903 y 1907.<sup>7</sup>

El espacio de estudio es una región configurada al amparo de la intervención de grupos sociales diversos, tal es el caso, de los trabajadores que integraron la mano de obra para la construcción del ferrocarril y de los puertos, los que se emplearon en las diversas plantaciones agrícolas de la región, incluso aquellos que fungían como administradores de la compañía encargada de las obras, tanto como los dueños de las diversas plantaciones agrícolas (alemanes, norteamericanos, holandeses e ingleses). A lo que hay que agregar la confluencia del paso de personas de un lado a otro del istmo, que desde la época colonial se relacionaban mediante rutas de arriería o por la vertiente de los ríos, conformando así un mercado local antiguo.

El presente trabajo sostiene que el proyecto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se originó con una orientación colonizadora de la región del istmo, mucho antes de concretarse la habilitación del ferrocarril, cuyas expectativas se concibieron a destiempo sin considerar los requerimientos locales y geográficos, el plan se gestó en un espacio con un mercado regional organizado, en donde su puesta en marcha fue tardía porque coyunturalmente el contexto nacional e internacional no le favoreció y lo convirtió gradualmente en una reliquia regional.

Sin embargo, aunque las grandes expectativas no se consolidaron de forma perdurable, a su paso dejó a nivel local, transformaciones que permitieron la modernización de algunos puntos en la región, el surgimiento de nuevas empresas, la exclusión e inserción de personas y localidades. Hacia 1912 comenzó a subsistir como un medio de transporte regional de pasajeros y mercancías, facilitando las actividades propias de un mercado interno. Durante la Revolución fueron incendiadas algunas de sus estaciones. A partir de la apertura del canal de Panamá un buen número de compañías navieras dejaron de transportar vía Tehuantepec. Desde su reconstrucción hasta la posterior anulación del contrato con la empresa Pearson requirió de habilitación que representaba una fuerte inversión para su mantenimiento, cuestión relacionada con sus características geográficas.

---

<sup>6</sup> MENDOZA MARTÍNEZ, Memoria en extenso del XIII Congreso Internacional de ALADAA, 2011.

<sup>7</sup> SEDANO ORTEGA, 2016, pp. 142-166.



Aunado a un progresivo abandono tecnológico y falta de inversión que no permitieron un desenvolvimiento progresivo de los ferrocarriles.<sup>8</sup>

La política económica propuesta por los gobiernos posteriores no favoreció la relación del gobierno mexicano con empresarios extranjeros, el contexto de las intervenciones estadounidense en territorio mexicano, el surgimiento de una clase obrera organizada y la reforma agraria implicaron cambios en la vida económica y política de México, y por lo tanto de sus regiones. En ese proceso resulta interesante observar cómo participa la empresa, el Estado y la población bajo las nuevas circunstancias.

Hacia los años veinte, con un diezmado número de locomotoras, con muchas reparaciones a estaciones y máquinas, el ferrocarril del istmo se sostenía básicamente del transporte de mercancías regionales y petróleo, recibiendo los años treinta con las nuevas estrategias económicas que giraban en torno a la construcción de carreteras y al surgimiento del automóvil, innovaciones tecnológicas del siglo XX. Como lo señala Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi:

“[...] el ferrocarril funcionó como un factor de la transición al capitalismo, actuando como un importante elemento de disolución de las condiciones pre-capitalistas al incentivar la producción para el mercado, aumentar el nivel de formación de capital en el comercio y elevar también la rentabilidad de la inversión productiva, la cual se vio en parte reorientada hacia los sectores más dinámicos y hacia las regiones más aptas. Con el paso del tiempo el ferrocarril se desarrolló en condiciones desfavorables a la transformación: la estructura de la propiedad, las relaciones de producción prevalecientes y la carencia de los mercados, circunstancias que limitaban el proceso modernizador de la comunicación ferroviaria.”<sup>9</sup>

La historiografía sobre ferrocarriles comenzó simultáneamente con la producción administrativa de las empresas del ferrocarril, el repertorio de boletines y folletos informativos de las mismas compañías, los libros de inspección, las bitácoras de los ingenieros y técnicos, etc. Sin embargo, los estudios que corresponden al análisis de los ferrocarriles desde la perspectiva social, económica y política comenzaron rumbo a 1960<sup>10</sup>, la referencia obligada son los primeros estudios sobre ferrocarriles que se hicieron en

---

<sup>8</sup> KUNTZ Y RIGUZZI, 1996.

<sup>9</sup> KUNTZ Y RIGUZZI, 1996, p. 290.

<sup>10</sup> Véase MEDINA GARCÍA, 2014; KUNTZ FICKER, 2005; RIGUZZI, 1996.

Estados Unidos. Después proliferaron estudios sobre los diversos ferrocarriles latinoamericanos, buscando responder hasta qué punto los ferrocarriles permitieron el desarrollo de ciertos países, o qué habría pasado si el ferrocarril no hubiese llegado, avance o retroceso ha sido la constante.

De acuerdo con Marichal en la historiografía sobre los ferrocarriles tanto en Europa como en Estados Unidos prevalecían tres afirmaciones: a) la contribución de los ferrocarriles a la ampliación y modernización del sistema de transporte, b) el crecimiento económico durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX y c) el ferrocarril como el eje más destacado del desarrollo capitalista<sup>11</sup>. Él tanto como otros autores apunta también que durante 1960 comenzaron a surgir nuevas corrientes de análisis crítico a cargo de investigadores económicos que pusieron sobre la mesa de discusión de considerar a los ferrocarriles el centro del desarrollo capitalista (Robert Fogel y Albert Fishlow) replanteando el trinomio ferrocarriles-economía-sociedad<sup>12</sup>, surgieron así los argumentos de la historia contrafactual.

Para el caso mexicano la historiografía se divide en dos grandes corrientes, una que señala que los ferrocarriles permitieron el desarrollo externo de México, y otra, que apunta que el crecimiento que provocaron sólo fue interno. Dentro de este marco es aplicable la propuesta de los llamados eslabonamientos hacia atrás (cuando los ferrocarriles ocupan los productos industriales estimulando el desarrollo económico de la sociedad en la que se insertan) y los eslabonamientos hacia delante (cuando los ferrocarriles fungen como un insumo sumando a otros sectores productivos)<sup>13</sup>. Los trabajos de Robert William Fogel y Albert Fishlow respecto al papel de ferrocarril en el desarrollo de Estados Unidos enmarcan como nuevas posibilidades o alternativas la construcción de carreteras y la conformación de una red de canales navegables en contraposición del ferrocarril. El trabajo de Fogel es un estudio que aplicaba rigurosamente la teoría de costo-beneficio a una situación histórica de larga duración y a escala nacional, así demostró cómo la técnica contrafactual podía aplicarse a la evaluación de proyectos o políticas.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> MARICHAL, 1999, pp. 115-124.

<sup>12</sup> MARICHAL, 1999.

<sup>13</sup> MARICHAL, 1999.

<sup>14</sup> EICHENGREEN, 1994, pp. 167-179.

Esta fue la invitación a analizar los ferrocarriles en otros países bajo esta técnica, presente no sólo en México sino en América Latina, así tenemos trabajos sobre ferrocarriles realizados en países como Brasil, Chile, Argentina, Panamá, Ecuador, etc. En España han mostrado la historia cultural, económica y social del impacto de los ferrocarriles. En Guatemala los estudios sobre la urbanización a partir de la llegada de los ferrocarriles. Los trabajos que refieren a los cambios tecnológicos que se dieron en los ferrocarriles, por ejemplo, las revistas y boletines que produce la ALAF (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles), la revista de Comercio Exterior en México, Mirada Ferroviaria editada por el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, por mencionar algunas.

Regionalmente debe considerarse los procesos y condiciones particulares que facilitaron o condicionaron el desarrollo de los ferrocarriles. “La naturaleza misma del ferrocarril nos habla de la necesidad de distinguir entre dos facetas: los ciclos de construcción y lo ciclos operativos”<sup>15</sup>. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se ha estudiado en ambos ciclos sólo hasta 1913<sup>16</sup>, una construcción bajo contrato que operó como promesa de modernización y que se gestó mediante inversión extranjera.

La investigación se justifica porque es un periodo en el que no se ha estudiado dicho medio de transporte, existen trabajos que anteceden la temporalidad planteada o abarcan el periodo de 1940 en adelante, estos enriquecedores trabajos tratan sobre la actividad petrolera, la urbanización, la modernización, los sindicatos de trabajadores petroleros, el surgimiento de la industria petrolera y la historia cultural de la región sur de Veracruz, a partir de la llegada de mano de obra para la construcción del ferrocarril y los puertos.<sup>17</sup>

La tesis tiene tres ejes centrales: la región, el ferrocarril y los trabajadores-conflictos sociales. Este trabajo se integra por tres capítulos, el primero trata sobre el dilema de la configuración de los mercados regionales integrados por el ferrocarril, analiza el proceso de conformación de la región del istmo de Tehuantepec, considerando así cuáles eran los

---

<sup>15</sup> MARICHAL, 1999, pp. 115-124.

<sup>16</sup> ROJAS ROSALES, 2004.

<sup>17</sup> REINA, 1992; PREVOT, 1999; MORALES, 2002; SARAIBA, 2001; PULIDO, 20006; Uribe, 1980; ZARAUZ, 2003; URIBE, 1985.

intereses que estaban en juego al asentarse las compañías extranjeras, las condiciones y efectos del proyecto.

El segundo capítulo se enfoca en explicar las condiciones bajo las cuales funcionó el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec a partir de su inauguración, durante la apertura del canal de Panamá, hasta el término del contrato en 1918, relacionando los diferentes escenarios y la participación de los gobiernos constitucionalistas, que limitaron la intervención de extranjeros en empresas nacionales a través de sus estrategias políticas.

Y por último, en el tercer capítulo se relaciona la falta de impulso a los ferrocarriles con el nuevo orden de prioridades en las políticas de desarrollo que gestionó el Estado, la falta de impulso del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, el descontento de sus trabajadores, una población dedicada a otras actividades como el arrendamiento de tierras, la industria del petróleo, las nuevas organizaciones sociales que agrupaban a los trabajadores, el reparto agrario y la nacionalización de los ferrocarriles en México.

La presente investigación se basa en información documental de los acervos: Archivo General de la Nación (AGN), el Archivo del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos/ Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF-Puebla)/ Fototeca del Centro Nacional para Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario CNPPCF. Y el Archivo General del Estado de Veracruz (AGEV). En el primero se seleccionó información de la Galería 4 de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) respectiva al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec de los años 1912-1940; en el segundo, se revisó los Tomos del I al XI del Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec resguardados por la Biblioteca del mismo centro y la Planoteca.

### **Marco teórico**

El objeto de estudio de este trabajo es el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Analizando el proceso desde su proyección, reconstrucción, funcionamiento y quebranto, se problematiza con base en: ¿Cómo participa el Estado, la compañía, los trabajadores y la población en un proyecto de desarrollo regional?

El marco temporal de mi investigación abarca de 1914 que determina un factor importante con la apertura del canal de Panamá, lo que significó un nuevo orden de la circulación mercantil internacional tanto como un desafío para cualquier proyecto de infraestructura, cierra con la nacionalización de los Ferrocarriles de México en 1937.

Cabe aclarar que bien pude tomar el periodo de 1914 a 1918, es decir, tomar la fecha de apertura del canal de Panamá, y delimitar el corte temporal a 1918 con la rescisión del contrato con la empresa Pearson, sin embargo, no lo hice pues esto implicaba en primer lugar, dejar la inquietud de conocer qué sucedió después de que el ferrocarril pasó a manos del gobierno mexicano, asimismo sólo estaría observando el mismo periodo en el que se ha abarcado dicha historia regional, tal vez esta decisión obedezca a no hacer el salto historiográfico a 1930 o 1940 que es cuando la historiografía retoma los procesos históricos de la región.

Para el presente trabajo recurriré a los fundamentos de la historia regional. El espacio de estudio corresponde a la región Istmo de Tehuantepec por lo que es necesario relacionarlo con los fundamentos de la historia regional que según Eric Van Young “ofrece la oportunidad de ubicar las convergencias del espacio físico con lo social, en otras palabras, diferenciar entre la generalización y la particularización, lo que nos permitirá acercarnos a la estructura y cambios históricos de la región. De esta manera los estudios históricos regionales demuestran la articulación, las diferencias funcionales entre los integrantes o grupos que lo conforman, así como las relaciones de poder que se establecen entre ellos”.<sup>18</sup> Consciente de lo importante de la delimitación de la región a estudiar y entendiendo los modelos que Eric Van Young maneja:

- a) Modelo dentrítico o de embudo.
- b) Modelo solar o de olla de presión.<sup>19</sup>

Utilizaré el modelo solar para explicar que en el interior de la región del Istmo de Tehuantepec existían las tres características:

---

<sup>18</sup> VAN YOUNG, en Pérez Herrero, 1991, pp. 99-122.

<sup>19</sup> VAN YOUNG, 1991, p. 23.

- 1) Una compleja estructura de intercambios económicos. Desde la época colonial se fue constituyendo en la región del Istmo de Tehuantepec una economía regional basada en caminos de arriería y vías fluviales, formando rutas comerciales e integrando a grupos sociales formados por la práctica de acumular grandes extensiones de tierras utilizadas para sus actividades productivas, que se vieron beneficiados por las políticas de gobierno.
- 2) Relaciones sociales de dominación, manifestada a través de los conflictos por la tierra que prevalecieron tanto en el istmo veracruzano: la revuelta de Acayucan y Sotepan, y en el istmo oaxaqueño: las revueltas por la tierra de las salinas en el departamento de Salina Cruz y Tehuantepec, ambas tienen se fueron desarrollando desde el periodo colonial.
- 3) Una jerarquización de ciertos puntos poblacionales. En la región del Istmo de Tehuantepec la existencia de lugares centrales o polos en torno a los cuales se articularon los intercambios económicos que dieron origen a las relaciones de dominación y por lo tanto de la lucha constante por la apropiación de la tierra.

En el territorio veracruzano estos polos fueron: Acayucan, Minatitlán y Coatzacoalcos, en determinados momentos, y en territorio oaxaqueño: Juchitán, Salina Cruz y Tehuantepec, ejerciendo cada una de ellas un control político, social y económico, articulando una red de circuitos mercantiles mediante puntos intermedios como lo fueron: Texistepec, Sayula de Alemán, Chinameca, San Juan Guichicovi, Matías Romero e Ixtepec. En las actividades económicas predominaba una interacción desigual entre los pueblos y los dueños de las plantaciones asentadas en la región, representados por grupos dominantes nacionales y extranjeros, en donde el eje fue la apropiación de la tierra.

## **CAPÍTULO I. –UNA REGIÓN GEOESTRATÉGICA: EL ISTMO DE TEHUANTEPEC**

El presente capítulo revisa la región del istmo de Tehuantepec como un circuito migratorio y de comunicación entre pueblos, en un primer momento, y entre naciones o economías posteriormente. Sostiene el argumento de que el istmo se integró como un mercado regional desde mucho tiempo antes de la puesta en marcha del ferrocarril, derivado de las rutas comerciales fluviales y terrestres que tejieron el comercio de productos derivados, en gran parte, de sus recursos naturales. Al asentarse las primeras plantaciones comerciales extranjeras en la región, se produjeron las condiciones para que el gobierno mexicano, la compañía Pearson y la élite regional planearan un proyecto económico en una zona considerada estratégica: el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

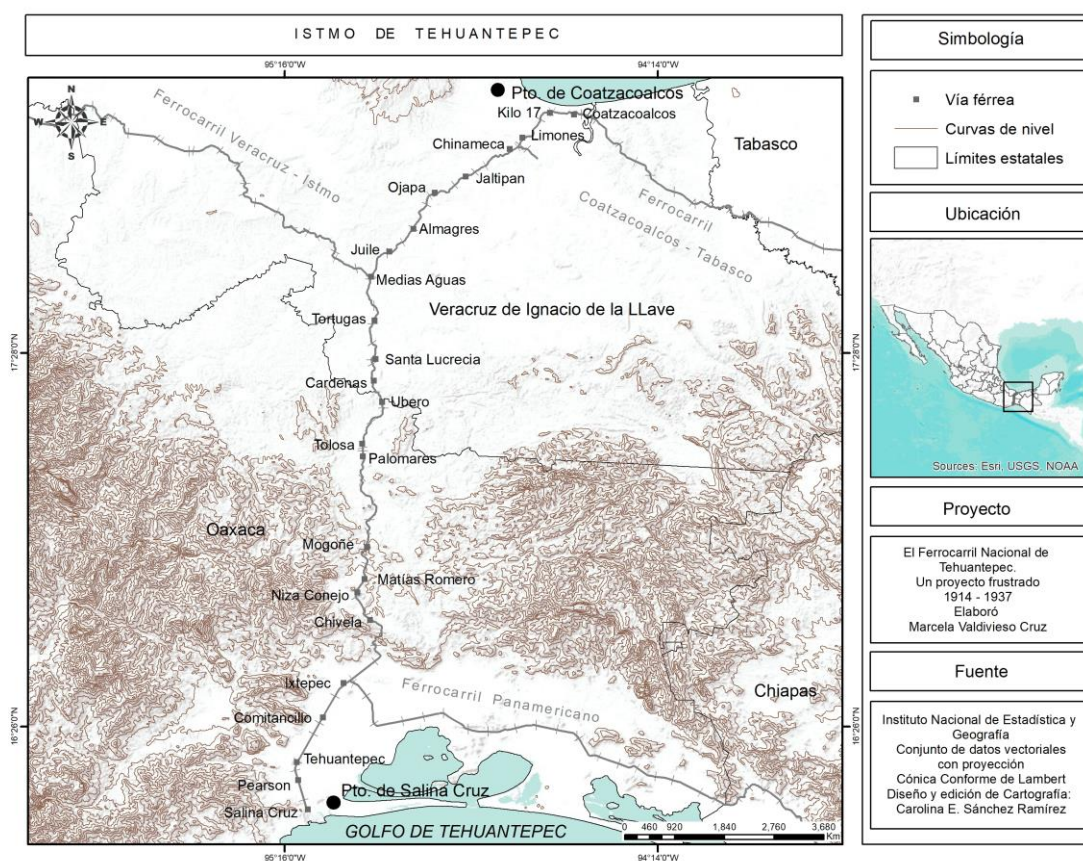
### **1.1. La región del istmo de Tehuantepec**

En este trabajo se considera a la región del istmo como un cinturón geográfico de aproximadamente 300 kilómetros de ancho entre el Golfo de México y el océano Pacífico, en donde la columna vertebral será el trazo del ramal ferroviario, comprendiendo así lo que algunos autores denominan el istmo veracruzano y el istmo oaxaqueño, bajo ésta denominación se han elaborado múltiples estudios que han fragmentado la región tratando de formular una subdivisión útil para entenderla. La presente tesis se ajusta a tomar en cuenta ambas regiones para retomar la traza del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, de lo contrario, sería un poco extraño explicarlo, puesto que entretajan una relación histórica, reduciendo la explicación a sólo la mitad del ramal ferroviario.

La región del istmo congrega parte de los estados de Chiapas, Oaxaca, Veracruz y Tabasco. Se le reconoce como un puente extendido entre Oaxaca y Veracruz. Desde la geopolítica su transformación corresponde a la economía política derivada de los diversos gobiernos nacionales, a la lógica del comercio y la política global. Como zona estratégica es el foco de proyectos comerciales antiguos como el que enunció Hernán Cortés en sus cartas de relación, la construcción de un canal o de un ferrocarril que se visualizó desde antes el siglo XIX, o los más recientes como el Plan Puebla-Panamá y el Megaproyecto Transístmico.

Geográficamente los estados de Oaxaca, Chiapas, Tabasco y Veracruz han integrado el istmo cuestión que le convierte en un conglomerado de recursos naturales, tipos de suelo, diversidad de ecosistemas; debido a su posición geográfica los gobiernos nacionales y extranjeros la han considerado durante siglos como zona estratégica a través de la que es posible conectar diversos mercados, posición central para la guerra, comercio e invasiones. Se extiende 303 kilómetros entre el océano pacífico y el Golfo de México.<sup>20</sup>

Mapa 1



El istmo de Tehuantepec puede dividirse en tres subregiones “[...] el istmo Norte, que comprende el delta del río Coatzacoalcos, se caracteriza por su alto potencial energético y enorme productividad biológica. El istmo Central, integrado por la selva del Uxpanapa, los bosques de Los Chimalapa y el Bajo Mixe, es una mezcla de selvas tropicales húmedas, subhúmedas, húmedas-templadas y subhúmedas-templadas, como resultado de

<sup>20</sup> MARTÍNEZ LAGUNAS, p. 119.



una compleja combinación de factores físicos y climáticos. El istmo Sur constituye un macrosistema ecológico de gran importancia entre los ricos y diversos ambientes marinos, litorales y costeros de México, gracias, entre otros factores, a sus peculiares procesos atmosféricos y climáticos, enormes y productivos sistemas lagunares y estuarios y a su carácter de zona de transición de dinámicos procesos oceánicos.<sup>21</sup> En la parte norte del Istmo de Tehuantepec están enclavadas las provincias de la llanura costera veracruzana y los pantanos tabasqueños, zona que se caracteriza por tener suelos profundos de origen aluvial, canalizada mediante la presencia de diversos afluentes tales como los ríos: Tonalá, Uxpanapa, Tehuantepec, Ostuta, Mexcalapa, Espíritu Santo, Perros y el Coatzacoalcos, uno de los más caudalosos del territorio mexicano, que se origina en la sierra atravesada, en Oaxaca. Su caudal alimenta el sur del Estado de Veracruz, tiene cerca de 322 kilómetros y en su recorrido se une con los ríos Uxpanapa, el Jaltepec, el Chiquito, el Chalchijalpa y el río de Las Calzadas. Mientras que la cuenca del río Tehuantepec ocupa más de la novena parte del estado de Oaxaca, es decir, más de 10 mil kilómetros cuadrados.<sup>22</sup>

El istmo comprende una parte de México localizada entre los meridianos 94° y 96° Oeste. En su punto más angosto, el istmo alcanza los 200 km de distancia entre el océano pacífico y el Golfo de México; o bien, alcanza los 192 km entre el Golfo y la cabecera del Lago Superior, que desemboca en el Golfo de Tehuantepec. En Tehuantepec, la sierra Madre del Sur se convierte en un paso de poca altura y plano, apenas ondulado por algunas colinas que se levantan en la llanura. Es una zona prácticamente llana, salvo por la presencia de las lomas y cerros que componen la sierra atravesada, y tiene su punto más alto en el paso de Chivela, a unos 250 metros sobre el nivel del mar.

Al oriente de los llanos del istmo de Tehuantepec, en territorio chiapaneco, se levantan las sierras del norte de Chiapas y la sierra madre de Chiapas. Al poniente, en el estado de Oaxaca, se localizan la sierra madre del sur y la sierra madre de Oaxaca, conocida también como sierra de Juárez. En el norte, en la costa veracruzana, la sierra de Los Tuxtlas rompe la planicie costera meridional del Golfo de México. El istmo tiene montañas en su parte oeste, planicies en el este y la costa al sur. El lado Norte del valle de Tehuantepec esta bordeado por la sierra Atravesada y las montañas de Ixtaltepec, un cinturón costero, paralelo al océano pacífico. Al oeste están las montañas de Tabasco. Hacia el este de

---

<sup>21</sup> TOLEDO, 1995, pp.14-15.

<sup>22</sup> WAIBEL, 1946, p. 306; WAITZ, 1912, pp. 2-32; COLL-HURTADO, 2004, pp. 219-221.

Tehuantepec el terreno es plano, con algunas colinas cónicas. Los planos de Juchitán limitan al este con las montañas de los Chimalapas. Los montes del Sol y la Luna en la parte de la sierra Atravesada corresponden a San Pedro Tapanatepec.<sup>23</sup>

### **1.1.1. La población del istmo de Tehuantepec antes de la llegada del ferrocarril**

El proyecto de los liberales mexicanos formalizado a mediados del siglo XIX, a través de los programas o políticas: colonización, privatización de la tierra, inversión extranjera, sistema de comunicaciones, generó infraestructura y permitió la creación de empresas e industrias, hizo posible también el establecimiento de una población diversificada que se estableció en las poblaciones costeras de la región del istmo.

La mayoría de los proyectos de colonización fracasaron al efectuarse en lugares que no favorecían a las actividades agrícolas, áreas poco atractivas para la población extranjera e incluso nacional que se asentaron en distintos momentos. Dentro de los factores que caracterizaban la región se encuentran: zonas desiertas, insalubres, un clima extremo lo que provocó la muerte de colonos y el abandono de los campamentos.

El poblamiento del istmo no comienza con los proyectos de colonización y el establecimiento de empresas extranjeras se gestó desde la época prehispánica como otros lugares de lo que hoy es México.<sup>24</sup> En el sureste se formó el extenso señorío de Coatzacoalco, cuya extensión alcanzó la cuenca del río Coatzacoalco, la del Tonalá, Blasillo y parte de la cuenca del Papaloapan, sobre el río San Juan Michapan. Otros señoríos más pequeños dentro de la demarcación del istmo son: Jaltipán-Oluta, los Ahululcos (en el área de Huimanguillo, Tabasco), Solcuauhtla y el de Jaltepec. Estos agrupaban pueblos de etnias nahuas, popolucas, mixtecos y mazatecos en la zona de Playa Vicente y Cosamaloapan, zapotecos en la cuenca alta del Coatzacoalcos. Los señoríos vecinos Jaltepec y Tehuantepec agrupaban a mixes sobre el río San Juan Michapan.<sup>25</sup>

Durante la Colonia la nueva organización territorial instauró las alcaldías mayores, los señoríos sirvieron de base para establecer las provincias coloniales. Existió la provincia

---

<sup>23</sup> MÜNCH GALINDO, 1983, p. 51.

<sup>24</sup> COE, 1978, pp. 185-187: se empezó a diferenciar en términos sociales y culturales alrededor de 1800 a. c. con la cultura olmeca, la primera en crear una civilización en Mesoamérica. Los tres sitios arqueológicos más importantes, o centros rectores del área fueron San Lorenzo Tenochtitlán, La Venta y Tres Zapotes.

<sup>25</sup> DELGADO CALDERÓN, 2002, pp. 28-33.

o alcaldía mayor de Coatzacoalco-Acayucan, la alcaldía mayor de Huaspaltepec-Cosamaloapan, Los Tuxtlas pertenecían entonces al Marquesado del Valle. La reducción de la población nativa, la concentración de tierras por los españoles y la introducción de nuevos cultivos y usos de los terrenos resultó del proceso de reparto de mercedes abriendo paso al establecimiento de varias haciendas ganaderas que despojaron a los indígenas de sus tierras, así aparecen las primeras de la región: Corral Nuevo, Cuatotolapan, El Pedregal, Santa Catarina de los Pozos, y Comahuacapan y otras más pequeñas, en Acayucan-Coatzacoalcos. La población indígena permaneció en 18 pueblos, incluidos los Ahululcos.<sup>26</sup>

Las haciendas y pueblos se concentraron en la parte norte de la alcaldía de Acayucan, quedando prácticamente deshabitado todo el sur; es decir, más de la mitad de su territorio. La alcaldía mayor en su conjunto se caracterizaba por la producción de cacao, ixtle, algodón y vainilla, cuyo cultivo o recolección, así como su procesamiento, estaban a cargo de los indígenas.<sup>27</sup>

<b>Cuadro 1. Población en los cantones de Acayucan y Minatitlán de 1794-1895</b>										
<b>Ubicación</b>	<b>1794-1804</b>	<b>1793</b>	<b>1803</b>	<b>1810</b>	<b>1826</b>	<b>1831</b>	<b>1868</b>	<b>1870</b>	<b>1885</b>	<b>1895</b>
	Total de individuos de clases tributarias	(1)	(2)	(3)						
Departamento de Acayucan										
Cantón de Acayucan	14,398				19,506	20,421	16,559	15,305	23,119	32,979
Cantón de Tuxtla	10,213				16,530	18,019	21,345	26,938	29,942	41,110
Cantón de Huimanguillo					6,271	4,738				
Minatitlán						4,490	13,522	14,077	21,056	30,814
Colonia de Coatzacoalcos						5,433	14,793	14,793	21,444	24,714

Fuente: Tomado de MÉNDEZ MAÍN, 2010, p. 132.

Si bien la Colonia de Coatzacoalcos es de corta duración en la primera mitad del siglo XIX y los datos estadísticos manejados por Maín son tomados de referencias de

<sup>26</sup> IBÍDEM, p. 57.

<sup>27</sup> IBÍD., p. 68.

Alejandro de Humboldt en su “Ensayo político sobre el reino de la Nueva España”; Áurea Commons en “Las intendencias de la nueva España”; AGN, tributos, exp. no. 43; Elsa Malvido “La población siglos XVI al XX”; y Carmen Blázquez Domínguez en “Informes de los gobernadores 1826-1986”, se contraponen a otros como los arrojados por Ma. De los Ángeles Saraiba Rusell, dado que sumando las poblaciones del cantón de Minatitlán y de Coahuila de Zaragoza en 1895 obtenemos una población de más de 54, 000 habitantes que ni en el censo de 1910 se llegó a obtener, pues el padrón de ese año indica que el cantón de Minatitlán poseía 27 934 habitantes, mientras que Coahuila de Zaragoza se elevó a villa a principios del siglo XX contando con 4 487 habitantes.

De acuerdo con Leticia Reina, Tehuantepec era el departamento más grande del estado de Oaxaca y administrativamente controló la cuarta parte de dicho territorio según la geopolítica de la primera mitad del siglo pasado. Integró los distritos de Juchitán, Yautepec y Tehuantepec, fue una de las regiones menos pobladas de la República mexicana debido, entre otras cosas, a la insalubridad del clima y a la presencia constante de epidemias, considerándose de 1829 a 1880 prácticamente despoblado.<sup>28</sup>

El desarrollo social y económico de la región tuvo frecuentes variaciones si bien contaba con una posición estratégica y una riqueza natural, las riberas territoriales, o margen de esta gran bahía son bajas “[...] la mayor parte susceptibles de cultivo especialmente de caña de azúcar, algodón, maíz, arroz y toda especie de frutos y leguminosas sin carecer de tierra alta suficiente para una población grande en la misma desembocadura del río.”<sup>29</sup>

Con la independencia de México surgieron las primeras tentativas de colonización de la parte norte del istmo, debido a una preocupación por el vacío demográfico de una zona considerada como importante, por ser la parte más estrecha del país, y por tanto codiciada por las grandes potencias. Como resultado el gobierno del Estado de Veracruz promulgó en 1826 una ley de colonización para justificar la inmigración europea.

La situación crítica que vivía el país en lo político, social y económico no dio oportunidad a que los diversos proyectos de colonización fueran exitosos, sin contar las condiciones difíciles del medio físico del istmo. La guerra con los Estados Unidos (1846-1848), suponía a aquel país como una amenaza constante a la invasión de territorios

---

<sup>28</sup> REINA, 1992, p. 12.

<sup>29</sup> ORTIZ DE AYALA, 1966. p. 8.

despoblados, y en este caso, por su posición estratégica para el comercio y la guerra, hizo al territorio del istmo de Tehuantepec susceptible a una ocupación. Se decretó el establecimiento de cuatro colonias militares y se construyó una fortificación en la barra del Coatzacoalcos, conformándose así una población tan necesaria en la zona.<sup>30</sup>

La colonización fue una cuestión de carácter económico y político, el argumento fue lograr un equilibrio poblacional que contrarrestara el avance expansionista estadounidense, así en 1835 la estructura política de nuestro país sufre un cambio, instaurándose el sistema centralista, la región del Coatzacoalcos regresaba entonces a formar parte del Distrito de Acayucan. Posteriormente, el gobierno de Ignacio Comonfort (1855-1857) decretó la apertura de los puertos en el Golfo de México; y es así como en 1857 desaparecen los departamentos como unidades territoriales reemplazadas por los cantones, en esos años se integra el cantón de Minatitlán anexándole terrenos de Acayucan.<sup>31</sup>

<b>Cuadro 2. Población de los cantones de Acayucan y Minatitlán en 1910</b>			
<b>Cantón de Acayucan</b>	<b>Habitantes</b>	<b>Cantón de Minatitlán</b>	<b>Habitantes</b>
Acayucan	14 295	Minatitlán	8 921
San Juan Evangelista	12 081	Coatzacoalcos	6 616
Sayula	4 444	Jáltipan	6 488
Soteapan	3 569	Cosoleacaque	6 263
Mecayapan	2 531	Suchilapan	3 415
Oluta	2 119	Pajapan	3 408
Texistepec	3 435	Chinameca	3 224
Soconusco	1 977	Hidalgotitlán	2 016
		Ixhuatlán	1 873
		Oteapan	1 830
		Moloacan	1 116
		Zaragoza	1 100
<b>Total</b>	<b>44 451</b>	<b>Total:</b>	<b>46 270</b>

Fuente: SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y FOMENTO, 1910, pp. 242-247.

<sup>30</sup> B. TRENS, 1950, p. 645.

<sup>31</sup> SARAIBA RUSSELL, 2001, pp. 7-8.

### 1.1.2. El surgimiento de un mercado regional

Las actividades productivas que predominaron en los cantones de Acayucan y Minatitlán fueron, en primer lugar, los ingenios de azúcar y la ganadería a partir de las mercedes reales de tierras concedidas a encomenderos españoles, durante los siglos XVI-XVII. Mediante el sistema de haciendas se logró la adjudicación de grandes extensiones de tierras que antes pertenecieron a los pueblos indígenas, generándose dos cuestiones, una actividad comercial de producción a mayor escala y la obligación de tributar, así como el arrendamiento de tierras para cultivo en la región. El 12 de julio de 1777, Francisco Antonio Camacho, ministro del Curato o Partido de Chinameca, en sustitución del titular Bachiller Don Bernardino Montoya, elaboró la relación geográfica de su jurisdicción eclesiástica resaltando los nombres de propietarios y la ubicación de tres haciendas ganaderas establecidas en el área de la sierra de Sotepan perteneciente al cantón de Acayucan.<sup>32</sup>

La jurisdicción comprendía: Mapachapa, hacienda ganadera, localizada en el actual municipio de Minatitlán, propiedad de Manuel de Lara ubicándose a 5 leguas, 20 km 950m, de la cabecera del Partido, limitando en la margen izquierda del río Coatzacoalcos rodeando las costas del Golfo de México, en los márgenes del paraje conocido como La Barrilla, en hoy municipio de Coatzacoalcos.<sup>33</sup> “Los nahuas de Minzapan no se movieron de su pueblo y aprovecharon para comprar la hacienda en 1785, pagando \$300.00 pesos oro al Alcalde Mayor de la Provincia de Coatzacoalcos. La compra amparaba los títulos otorgados por el Virrey Joaquín de Monserrat, Marqués de Cruillas, por mandato del rey Carlos III.”<sup>34</sup>

La jurisdicción del partido de Chinameca comprendía las haciendas de Buena Vista y San Antonio, la primera propiedad de Eugenia de Alor; la segunda se ubicada sobre la margen derecha del río San Antonio, a la altura de la desembocadura en el río Coatzacoalcos, de acuerdo con la relación geográfica realizada por el coronel Miguel del Corral y el Capitán Joaquín de Aranda en 1777.<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> WINFIELD, 1975, pp. 1-2.

<sup>33</sup> WINFIELD, pp. 57-58.

<sup>34</sup> IBÍDEM, p. 58.

<sup>35</sup> SIMMENS, 1976, pp. 263-267.

Uno de los lugares con mayor cantidad de haciendas asentadas en su jurisdicción fue el partido de Acayucan en donde se encontraban las siguientes: El Calabozo, situada a un costado del arroyo San Andrés en el actual municipio de Hueyapan de Ocampo; Cuauhtotolapan, propiedad de José Quintero, se ubicaba sobre la margen derecha del río San Juan Michapan, municipio actual de San Juan Evangelista; por el lado izquierdo del río de Michapan se situaba San Juan Bautista Nopalapan.

La hacienda de Santa Catharina o Catalina de los Ortices, propiedad de Diego Ortiz y Catalina González, que estaba establecida sobre la margen derecha del río La Trinidad, frente a la hacienda de San Felipe. La Hacienda de San Felipe de Jesús Michapan o Tatahuicapan fue propiedad del Bachiller de Acayucan José Anselmo Franyutti y se situaba en una curva de los actuales ríos de La Trinidad y La Lana, vertientes del río de San Juan Evangelista. La Hacienda de Solcuautla, propiedad de Juan López Ortiz, se ubicaba en la margen izquierda del río San Juan, en el pueblo del Paso de San Juan, hoy San Juan Evangelista.<sup>36</sup>

Tadeo Ortiz señala en su relación y exploración que en la región se forman los bosques, praderas y ceiba:

“El anchuroso amato, los durísimos paquigoayacan, cuapinolco y palo maría, el verde cedro, las palmeras, que sirven para cubrir las casas, y el encino, para combustibles; de las preciosas y de estimación, la caoba, el gateado común, el chagano y el chipil de bonito amarillo, todos en extrema abundancia y los más de un tamaño y grueso gigantesco. De los frutales son comunísimos y se encuentran por todas partes el zapote y zapotillo, el prieto mexicano, el mamey, aguacate, anona, limoncillo, gicaco habanero, papayas, naranjas, limones y otros muchos espontáneos que no conozco; empero que por la frondosidad y hermosura de su arbolado llaman la atención.<sup>37</sup> El café de no menor calidad al de las Antillas es muy común en los valles de Acayucan, Cosoleacaque y demás pueblos.”<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> SIMMENS, pp. 269-273.

<sup>37</sup> ORTIZ DE AYALA, pp. 34-38.

<sup>38</sup> IBIDEM, pp. 39-41.

Los viajeros al desarrollar sus relatos de viaje dibujan al istmo con valles y llanuras cubiertos de enormes caobas y bosques de maderas preciosas, las faldas de las montañas con selvas de encinos y cedros, cimas coronadas de pinos gigantes. <sup>39</sup>

Los establecimientos ubicados en los bordes del Coatzacoalcos y en los situados tierra adentro, se obtuvieron borregos, vacas, yeguas, aves de todo tipo, abejas, etc. Existió una importante domesticación de mulas para remitir a Cuba, Jamaica y las Antillas generando enormes beneficios; el envío de tocino, manteca de cerdo, jamones, carnes saladas, pavos, aves, que brindó ventajas al comercio.

La industria, agricultura de plantaciones comerciales y el transporte favoreció el crecimiento de pueblos, el tránsito comercial incrementó la explotación, la siembra de productos para la exportación. Los ingenios de San Juan Sugar, el Coscapán, Chacalapa y la Oaxaqueña tuvieron grandes zonas de abastecimiento. <sup>40</sup>

<b>Cuadro 3. Productos de comercio regional antes del ferrocarril</b>				
Cacao	Miel	Tabaco	Trigo	Panela
Maíz	Frijoles	Añil	Camote	Ají
Sal	Caña de azúcar	Vainilla	Clavo	Arroz
Grana cochinilla	Achiote	Carneros	La pesca	Yute
Cueros	Chiles	Carne (tasajo)	Manteca	Pita
Pescado	Azúcar	Café	Cebada	Hule
Camarón	Aguardiente	Pimienta	Melaza	Leguminosas
Ixtle	Carbón	Legumbres	Madera: encino, roble, caoba, cedro.	Algodón
Frutos tropicales: anona, chicozapote, plátano.	Agave con hojas delgadas donde se sacaba hilo para manufacturar: mecates, bolsas y redes	Ganado: vacuno, caballo y mular		Ropa de algodón: mantas, manteles, enaguas y camisas indias

<sup>39</sup> MAISON, 1986, p. 20.

<sup>40</sup> MÜNCH GALINDO, 1983, p. 35.



Fuente: Elaboración propia a partir de GERHARD, 1986; SANTA MARÍA, 1984, pp. 341-360; TORRES DE LAGUNAS, 1984, pp. 103-125; VON WOBESER, 1983; MORO, 1844; CANGAS Y QUIÑONES, 1956; FONSECA RODRÍGUEZ, octubre 1996-abril 1997, pp. 15-18.

Las primeras haciendas registradas en la zona se despoblaron debido a las epidemias tropicales, como el paludismo, o bien, por las frecuentes invasiones de los piratas ingleses, franceses y escoceses, las que surgieron posteriormente se fortalecieron después de la independencia de México ganando importancia durante el Porfiriato.<sup>41</sup>

En el centro del istmo se encontraban las propiedades de David E. Thompson adquirido en 1896, Familia Dehesa 1890, Dehesa y Cházaro, Soler y Cía 1900, Tatahuicapan Plantation Company 1903, Galainena Cía. Sucs. 1902, Pío Pérez 1905, José López 1906, San Antonio Plantation Company 1909, Faulkner Plantation Company 1909, Herbert Rochild 1912, Mateo Pérez 1920, La Candelaria Soc. 1931, William Miller, J. A. Brown compuesta por La Asunción y Santa Magta, Yogopi, Juan José Mendiola, viuda de Márques y Sucesores, e Ismael Magaña.<sup>42</sup>

Cuadro 4. Haciendas ganaderas y azucareras, cantón de Minatitlán, estado de Veracruz en 1905

Propietarios	Nombre del predio	Extensión en hectáreas	Clase de producción e industrias
Cía. Agrícola Esperanza	Plantación Esperanza	5, 155.00.00	Caña de azúcar y aguardiente
Cía Agrícola Azteca	Plantación Azteca	437.00.00	Caña de azúcar y aguardiente
José A. Ortiz	Hacienda Sehualaca	5, 902.00.00	Ganado de cría
Plutarco Maldonado	San José del Carmen	3, 511.00.00	Ganado de cría
Cía. Ferrocarril Veracruz Mo. Ltd.	San José del Carmen	76, 591.00.00	Hule y maderas preciosas
Carlos David de Chest	Boca Nanchital	59, 690.00.00	Hule y maderas preciosas
Hearst Prohee A.	Rivera del Carmen	106,000.00.00	Hule y maderas preciosas
José y Julio Limantourt	Río Uspanapa	10, 666.00.00	Hule y maderas preciosas
Lanfried J.	Filisola	10, 000.00.00	Hule y maderas preciosas
Felipe S. Martel	(No aparece)	87, 745.00.00	Hule y maderas preciosas
Nikerboker Trust Cía.	Plantación Rubio	2, 024.00.00	Hule y maderas preciosas
Suc. del Lic. M. Romero Rubio	Primera Zona	25, 964.00.00	Maderas preciosas
Teodora R. de Ruiz	Tacoteno	1, 755.00.00	Ganado de cría

<sup>41</sup> AGEV, Secretaría de Gobierno, Departamento de Estadísticas, Haciendas ganaderas, Asociación Financiera, Expediente 26, 1905.

<sup>42</sup> HOFFMANN, 2009, p. 190.

Uspanapa Lam Cía.	Uspanapa	18, 588.00.00	Caña de azúcar y aguardiente
Cía. Café y azúcar	San Carlos	678.00.00	Caña de azúcar y aguardiente
Leonardo F. Fortuño	Villa Alta	63, 422.00.00	Maderas preciosas
Nicasio L. Rosaldo y Socios	San Antonio	2, 625.00.00	Ganado de cría
Carlos Casasús	Haralapa	7, 214.00.00	Ganado de cría
Cía. Agrícola	El Gavilán	14, 000.00.00	Ganado de cría
José E. Domínguez y J. Ting	La Barrilla	3, 780.00.00	Ganado de cría
Eulalio é Ignacio Vela	El Gavilán	2, 012.00.00	Ganado de cría
Avelino Jáuregui y Socios	Tonalapa	8, 860.00.00	Ganado de cría
Talton Embry	San Miguel	15, 687.00.00	Caña de azúcar y aguardiente
Cía. Tabasco Lam.	La Oaxaqueña	4, 876.00.00	Ganado de cría
José y Julio Limantourt	Orilla Río Naranjo	10, 460.00.00	Maderas preciosas
Marchant The Land Trust Cía.	(No aparece)	1, 821.00.00	Caña de azúcar
Plantación Association	Dos Ríos	1, 621.00.00	Café
Cía. México Comercial	San Miguel	2, 300.00.00	Ganado de cría

Fuente: AGEV, Secretaría de Gobierno, Departamento de Estadísticas, Haciendas ganaderas, Asociación Financiera, Expediente 26, 1905.

El gobierno mexicano fomentó la inversión de capitales en el istmo, fue imaginado como una tierra cuyas condiciones facilitaban las inversiones, la nueva comercialización de la agricultura, la creciente demanda de productos tropicales, favoreció el origen de grandes haciendas, que incentivaron la habilitación de una red ferroviaria. Las leyes de colonización emitidas en el siglo XIX condujeron al surgimiento de grandes latifundios, la mayoría en manos de extranjeros, a expensas de las tierras comunales de los indios y de los fundos legales de los pueblos, así como de las tierras nacionales. Hecho que se agudizó en el Porfiriato (1876-1910) periodo en el cual se hicieron fuertes inversiones estadounidenses e inglesas en el istmo, en los rubros de exportación de maderas, agricultura comercial, petróleo y comunicaciones.

Con ello, mediante influencia política y económica se apropiaron legal o ilegalmente de grandes extensiones de tierras: Manuel Romero Rubio, Carlos Pacheco, José Yves Limantour, etc. Los hacendados y rancheros locales accedieron a la tierra por herencia, por matrimonio y con el negocio de la compra de porciones de viejas haciendas, mediante el

condueñazgo (copropietarios de haciendas familiares) y la sociedad agraria (asociación de varios individuos para la compra de terrenos baldíos o haciendas).<sup>43</sup>

**Cuadro 5. Haciendas ganaderas y azucareras, cantón de Acayucan, estado de Veracruz en 1905**

Propietarios	Nombre del predio	Extensión en hectáreas	Clase de producción é industrias
Juan A. Cházaro Sucs.	Corral Nuevo	88,517.00.00	Ganadería
The Miller Plantation Co.	Cuautotolapan	15, 355.00.00	Ganadería y caña de azúcar
Isidro A. Mortera	San Pedro Totuapan	499.00.00	Caña de azúcar
Juan S. Róbinson	Chacalapa	9,332.00.00	Ganados
George C. Samborn	La Junta	2, 115.00.00	Cauchuc
Otilio Franyuti	Nopalapan	22, 733.00.00	Ganadería
Juan E. Franyuti	Marquesillo	13, 184.00.00	Ganadería
Ma. Franyuti de Murillo	El Bayo	8, 978.00.00	Ganadería
Ramón Roca y Hno.	Zapote y Durán	5, 724.00.00	Ganadería
Francisco Roca y Hno.	Palo Miguel	2, 662.00.00	Ganadería
Herederos de Juan Salomón	Solcuantla	7, 029.00.00	Ganadería
Marcelo Gómez y Gómez	San Miguel	3, 510.00.00	Ganadería
Chicago Fille and Frust Co.	Buena vista	951.00.00	Caña de azúcar
The Dos Amigos and Coffe Co.	Dos Amigos	242.00.00	Café
Cía.-Agricultora del río Trinidad	Cascajal	809.00.00	Café
Walter L. Hall	La Guadalupe	140.00.00	Café
Herederos de Francisco Alor	Chalcomulco	2, 817.00.00	Ganados

Fuente: AGEV, Secretaría de Gobierno, Departamento de Estadísticas, Haciendas ganaderas, Asociación Financiera, Exp. 26, 1905.

<sup>43</sup>MORALES LUIS, 2002.

<b>Cuadro 6. Haciendas en el cantón de Tehuantepec y Juchitán 1902</b>		
<b>Distrito</b>	<b>Nombre del predio</b>	<b>Propietario</b>
Juchitán	Tarifa y Chivela	Julián Maqueo
Juchitán	San Pablo	Matilde Castellanos
Juchitán	La Venta	Viuda de Maqueo e Hijos
Juchitán	Saravia	Emilia G. de Solana
Juchitán	Santa Inés	Solana Hermanos
Juchitán	El Modelo	Carlos Oertel
Juchitán	El Corte	Cecilio Oestz
Juchitán	Trinidad	Luis Nivón
Juchitán	Piedra Parada	Francisco León
Juchitán	San Agustín	Julión Nivón
Juchitán	Regadío	Antonia Nivón
Juchitán	Santa Veracruz	Leontina E. V. de Castán
Juchitán	Guadalupe	Ramón Pino
Juchitán	Agua Blanca	Anastasio Puerto
Juchitán	San Vicente Buena Vista	Testamentaría Longinos Fuentes
Juchitán	Santa Bárbara	Juan V. Coello
Juchitán	Cacao Prieto	Herederos Alejandro León
Juchitán	Santa Efigenia	Antonio Nivón
Tehuantepec	San Cristóbal	Manuel Mora
Tehuantepec	Santa Teresa	Juana C. Romero y Congs.
Tehuantepec	La Primavera	Epitasio Rueda
Tehuantepec	Los Cocos Viejos	Félix Rueda
Tehuantepec	Santa Cruz	Alberto Langner
Tehuantepec	San Pablo	Testamentaría de Ana Gabar

Fuente: MEMORIA DE 1902 (1990) pp. 138-139; COSSÍO, 1975, p. 47.

### **1.1.3. Las actividades productivas en el Istmo de Tehuantepec**

Durante el Porfiriato se pueden agrupar en tres sectores las actividades productivas desarrolladas en el istmo: la agricultura de plantaciones, la producción de madera y la ganadería. La exploración y explotación de petróleo en la región surge a finales de este periodo. La agricultura de plantaciones se llevó a cabo a través del cultivo del hule, caña de azúcar, café y frutas tropicales, proliferando en la ribera del río Coatzacoalcos. El estímulo primordial que recibieron del gobierno las compañías agrícolas extranjeras que invirtieron

en las plantaciones fue la adquisición de extensas “tierras baldías” a precios bajos. También hubo inversión nacional en este sector productivo representados por reconocidos funcionarios públicos del gobierno de Díaz, tal es el caso de: Manuel Romero Rubio, José Ivés Limantour y Emilio Rabasa; el primero concentró una formidable extensión de tierra de 149 404 hectáreas. Los hermanos Limantour fueron propietarios de las plantaciones Río Usapanapa y Orilla Río, orientadas al cultivo del hule y la explotación de maderas preciosas. Emilio Rabasa fue propietario del Gavilán de 35 414 hectáreas que los dedico al cultivo del hule y explotación de maderas preciosas.<sup>44</sup>

La mayoría de las plantaciones funcionaron con la inversión de capital extranjero de procedencia estadounidense. Dos fueron de capital alemán: *La Filisola* y *Remolinos* dedicadas al cultivo del café. La mayoría se dedicaban al cultivo y comercialización del hule; las principales fueron: Rivera del Carmen de una extensión de 106 000 hectáreas; *Boca Nanchital*, de 59 690 hectáreas. Rubio Toledo y Capoacan. La mayoría de estas se asentaron en las jurisdicciones municipales de Minatitlán, Hidalgotitlán y Suchilapan, puesto que era precisamente en estas jurisdicciones donde se localizaron los extensos terrenos baldíos y los mayores recursos forestales.

Otras se orientaron al cultivo y manufactura de la caña de azúcar y café, aunque no se descarta que varias incluyeran el cultivo del hule y las frutas tropicales. Destacaron por mantener una alta producción de azúcar, melaza, panela y aguardiente. En cada una de ellas se instalaron las maquinarias para procesar la caña de azúcar alambiques, trapiches, calderas, destilerías, casas de prensas y de purgar. Para el traslado de sus producciones, las compañías invirtieron en la construcción de ramales ferroviarios, con sus carros y convoyes, que se conectaron con las estaciones del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.<sup>45</sup>

La plantación azucarera La Oaxaqueña tuvo una extensión de 10 065 hectáreas, divididos de la siguiente forma: 200 ha para potreros, 3065 ha para el cultivo de caña de azúcar y 5000 ha para diversas siembras, entre ellas frutos tropicales y flores. Un ramal de ferrocarril de 3500 metros, una locomotora y una máquina de tracción constituían el equipamiento, operaba además con 80 casas para peones, residencias para su personal

---

<sup>44</sup> Véase RAMÍREZ LAVOIGNET, 1997, pp. 123-126; SARAIBA RUSSELL, 2000.

<sup>45</sup> MORALES LUIS, 2002, pp. 13-15.

administrativo, una tienda, bodega y panadería. Así en 1906 tenía sembrados 300 mil palos de hule utilizando unos 500 trabajadores.<sup>46</sup>

Las vías fluviales jugaron un papel determinante en el traslado de la producción, la mayoría de las plantaciones disponían de tales salidas al establecerse en las orillas de los varios afluentes del río Coatzacoalcos, aunque también poseían pequeñas embarcaciones de vapor y chalanes. La conformación de las plantaciones más importantes se dio paralelo con la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec durante 1889-1907.

Las inversiones norteamericanas, inglesas y alemanas, se dieron en todo el territorio mexicano, tanto en el norte como en el sur; en las zonas tropicales se emprendieron los cultivos de azúcar, café, algodón y frutas tropicales, con gran demanda en el exterior. No obstante, las plantaciones establecidas en el sur se distinguían por la explotación extensiva, utilizando mano de obra barata, enganchada: chinos, japoneses, y de otros estados de la República mexicana, pero siempre administrada por extranjeros. La duración de los cultivos, café, hule, caña de azúcar, dependía de las necesidades del mercado. Sólo algunos productos sobrevivieron a la crisis de la Revolución. El plátano, por ejemplo, fue producto de gran demanda después del Porfiriato. Aunque el tiempo de duración de éste fue relativamente corto, los efectos de la explotación en las grandes áreas fue fulminante, debido a que nunca se tomaron medidas de precaución para prevenir la tala inmoderada y las formas de utilización de la tierra.<sup>47</sup>

De 1895 a 1900, una gran parte de las plantaciones pertenecía a aventureros norteamericanos y alemanes, como lo afirma Saraiba Russell que llegaron a la zona atraídos por la fiebre ferrocarrilera. Con el advenimiento de Pearson al rescate de los trabajos ferrocarrileros, se instalaron sociedades anónimas de estructura eminentemente capitalista, con accionistas tanto mexicanos como extranjeros, comprando, en muchas ocasiones, las fincas de los primeros explotadores agrícolas. Encontramos a terratenientes mexicanos de Chinameca, Jáltipan y Cosoleacaque, así como a los que vía las leyes de deslinde se hicieron de propiedades, o bien vendieron parte de sus tierras a las compañías extranjeras, o bien las utilizaron en la explotación de maderas y la ganadería aunque con el tiempo terminaron por arrendar a Pearson cuando éste descubrió petróleo.<sup>48</sup> Dentro de las primeras plantaciones

---

<sup>46</sup> MENDOZA MARTÍNEZ, 2011, pp. 7-10; SARAIBA RUSSELL, 2000.

<sup>47</sup> REVEL-MOUROZ, 1980.

<sup>48</sup> SARAIBA RUSSELL, 2000, p. 25.

establecidas encontramos: La Cockrill, Las Perlas, Modelo, El Plan, Las Flores, Solosúchil, San Francisco, Tecolotepec y La Puerta.

En las grandes compañías encontramos: La Dos Ríos, establecida en 1894, poseedora de la más vasta extensión de terreno cultivado en la República mexicana con 7 288 has., propiedad de la compañía norteamericana Agricultora del Golfo Mexicano, la que para 1900 contaba con cerca de 2 000 000 de cafetos; La Oaxaqueña, de la Tabasco Land and Company, con 4 756 has.; La Amate, perteneciente a una compañía de Saint Louis: Filisola o Ceiba Bonita, propiedad de alemanes y asentada en el río Uxpanapa con 10 000 has., La San Carlos o Constancia; Colombia, perteneciente a la compañía Mexican Tropical Planters, con sede en Kansas City, establecida en 1899; La Rubio de la Tehuantepec Rubber Culture, Co. , de Nueva York, con 2 027 has., la Uspanapa Land Co., nacida al amparo de Lionel Carden, con 18 588 has., y Embry Fulton con 15 867 has.<sup>49</sup>

En los terratenientes figuraban: P. A. Hearst, con 106 000 has, Carlos Pacheco, con 87 500 has., Manuel Romero Rubio, con 42 030 has., José Ivés Limantour con cerca de 50 000 has., Carlos David De Gheest, con 56 690 has., Leonardo Fortuño, con 7 214 has., Federico Martell con 87 745 y Carlos Casasús, 7 214 has. No menos importante es mencionar las que pertenecían a nativos de la zona, Pedro Lara, Plutarco Maldonado, Antonio Riveroll y José A. Ortiz con 5 902 has.<sup>50</sup>

En la región sur del estado de Veracruz entre el siglo XIX y la primera década del siglo XX se desarrolla el comercio de madera, en el centro del istmo se ubican la sierra Atravesada (Los Chimalapas), caracterizada por los bosques de cedros y caobas que permitió el comercio de madera a través aprovechando los ríos: Coachapan, del Corte, Jaltepec, Chichigapa, Zanja Tortugas, Súchel, Remolino, Cascajal, La Ceiba, Buenavista, Tortuguero y Coatzacoalcos.<sup>51</sup> La comercialización de caoba y cedro era la principal actividad, maderas apreciadas en Europa y Estados Unidos para la construcción, armado de barcos, elaboración de muebles y durmientes de ferrocarril.<sup>52</sup>

El núcleo del comercio de madera en el istmo fue Minatitlán, así en:

---

<sup>49</sup> IBÍDEM, pp. 26-27.

<sup>50</sup> IBÍDEM, p. 26.

<sup>51</sup> ZARAUZ LÓPEZ, 2003, p. 136

<sup>52</sup>IBÍDEM, pp. 137-138.

“1849 se habían contabilizado 713 toneladas de caoba exportadas, pero un lustro después, en 1854, casi se había quintuplicado esa cantidad hasta llegar a 3 214 toneladas y, dos años más adelante, se duplicaba hasta alcanzar 6 804 toneladas. Así, en el período de 1849 a 1856, ingresaron 88 barcos extranjeros que se llevaron 17 585 toneladas de caoba. Cada tonelada de caoba se vendía a 12 dólares como precio más bajo, por lo tanto debieron haber sumado un valor de 211 020 dólares, pagándose al Ministerio de Fomento tan sólo un dólar por tonelada.” Entonces el comercio de madera atrajo, sobre todo, barcos ingleses y estadounidenses pero también de Alemania, Noruega, Suecia, Italia, España y hasta de Rusia. En Minatitlán primero y en Coatzacoalcos después, se nombraron representantes consulares de esos países para que vieran por los negocios de sus connacionales.<sup>53</sup> Para 1859 se habían exportado 357 173 dólares e importado 449 400, casi triplicando el ritmo comercial. Se importaba de Estados Unidos, azúcar, mantequilla, queso y herramientas con un valor de 175 000 dólares, sin embargo, las importaciones hechas a Inglaterra sumaban 204 400 dólares. Durante ese último año se habían exportado 14 772 toneladas de caoba, cedro y fustete, de las cuales 12 257 se habían ido para Gran Bretaña, 2 365 para Estados Unidos y 150 a Hamburgo.”<sup>54</sup>

La organización del comercio de madera consistía en la mano de obra (hacheros) que se conseguía por medio de contratistas, animales de carga, los campamentos (monterías) establecidos en los bosques de donde se obtenía la materia prima, y los comerciantes exportadores:

[...] los capitanes de los barcos o responsables de la empresa se contactaban con un asignatario establecido en Minatitlán que les entregaba los troncos. [...] en julio de 1872 se presentó una lista de consignatarios en Minatitlán; los principales eran: Francisco Maldonado quien debía entregar 1 873 toneladas de caoba a barcos ingleses y alemanes; lo mismo hizo la compañía Romero Hermanos que realizó entregas por casi 700 toneladas a ingleses y franceses; otro tanto hizo James Welsh quien consignó 179 toneladas a una goleta alemana. Otros nombres importantes eran Ricardo Leetch, Nicolás López, Duplán, H. Watson y Cía., Fricederiksen, etcétera. Consolidándose de esta manera un empresariado local en torno a la explotación y comercialización de la madera, es así como en 1868 los principales almacenes y comercializadoras de madera

---

<sup>53</sup> Nacional Archives Washintong, *Record Departaments of State, Despaches United States Consuls*, rollo 1, Ref. 112, localizado en El Colegio de México, en ZARAUZ LÓPEZ, 2003, p. 140.

<sup>54</sup> Informe del Consul R. C. V. Hoyt, Nacional Archives Washintong, *Record Departaments of State, Dispatches United States Consuls*, ref. 338, en ZARAUZ LÓPEZ, 2003, p. 140.



en Minatitlán, eran la Casa Exportadora de Maderas Welsh, la Casa Prince, la Casa Wright y la Casa Leetch. Mientras que entre los cortadores nacionales destacaban Cayetano Blanco, Juan B. Vidaña, José Guerrero, Rafael Pavón, Antonio Rodríguez Guerra, Adolfo Marroquín, Nicolás A. López y otros.”<sup>55</sup>

El principal destino de la caoba cortada en Los Chimalapas eran los puertos de Liverpool y Londres, desde donde se distribuiría la caoba al resto de Europa, aunque la mayor parte era consumida en Inglaterra: “la Uslar Heymet and Co. y la William Vaughan and Co., que se encargaban de introducirla en los puertos de Liverpool y Londres para después venderla en Inglaterra y el resto de Europa. En el mercado neoyorquino las principales casas eran Fabien and Mendy, Flint, Hedí and Co. y G. Amsinck and Co. En el Havre, y la fábrica de muebles Daligault-Duboe.”<sup>56</sup>

La ganadería se daba con la cría de ganado vacuno, caballar y mular, el hato ganadero del cantón de Acayucan aumentó a 77 000 cabezas de ganado debido al impulso que recibieron las haciendas de la cuenca del río San Juan, como Corral Nuevo, Cuatotolapan, Nopalapan, Santa Catarina de los Ortices, y otras cuya producción salía en lanchones río abajo, rumbo a Tlacotalpan, y que siguieron siendo importantes durante todo el siglo XIX.<sup>57</sup>

#### **1.1.4. Las rutas comerciales antes de la llegada del ferrocarril**

Las rutas comerciales que prevalecieron en el istmo de Tehuantepec permitieron el desarrollo de los mercados locales a lo largo de la región, se tejió a través de la producción ganadera, que permitió el trazado de una primera ruta, cuyo destino principal fue la isla de Cuba, hecho que tuvo que ver con dos cuestiones, el ataque de piratas que buscaban apropiarse del ganado para comerciarlo en las islas del Caribe,<sup>58</sup> y debido a que la población indígena se replegó hacia la sierra de Santa Martha y el cerro de San Martín.

De acuerdo a la apreciación de Antonio García de León, las poblaciones costeras y las ubicadas a las márgenes de los ríos, en la provincia de Coatzacoalcos, sufrieron

---

<sup>55</sup> IBÍD., p. 149.

<sup>56</sup> PULIDO BIOSCA, pp. 4-5.

<sup>57</sup> IGLESIAS, 1831, p. 48.

<sup>58</sup> AGUILAR SÁNCHEZ, 1977, p. 71.

constantes intervenciones por lo que desaparecieron pueblos o bien fueron reubicados tierra adentro. La villa del Espíritu Santo sufrió varios ataques piratas, fue saqueada e incendiada, poniendo término al control territorial de los españoles en la costa sur del Golfo.<sup>59</sup>

Los ríos fueron la principal vía de comunicación en el norte y centro del istmo, sin embargo, las vías terrestres se constituyó a través de caminos establecidos desde el periodo Colonial, el istmo fue punto de enlace con el Altiplano y el sur, por el transporte de mercancías que se embarcaban en los ríos Papaloapan, Michapa y Coatzacoalcos; era el centro del circuito comercial que unía a las islas del Caribe con México y Centroamérica.

Una primera ruta fue marcaba el siguiente itinerario: Guatemala, Soconusco, Tehuantepec, Sarabia, Acayucan, San Juan Evangelista, Tlacotalpan, Veracruz y La Habana, cuyo paso obligado por San Juan Guichicovi puesto que este significó un lugar de abastecimiento por su importante producción de ganado mular, transporte terrestre de los productos comerciales. Una segunda ruta comercial atravesaba: Cosoleacaque, Ixhuatlán, Moloacán, Zanape, Tecominoacán, Mecatepec, Ocoapan, Quechula, Tecpatán, Tuxtla Gutiérrez, Soconusco y Guatemala. La tercera se formaba a través del litoral del sureste mexicano: Santiago Tuxtla, San Andrés Tuxtla, Catemaco, Acayucan, Coatzacoalcos, Mecatepec y Campeche, respaldadas por un sistema de veredas existentes en la zona de Acayucan, perpendiculares a los sistemas fluviales. El sistema era tan importante que la producción de ganado mular y caballar alcanzó grandes proporciones en la zona San Juan Michapan- Coatzacoalcos.<sup>60</sup>

Durante la Colonia las embarcaciones para el tránsito marítimo y fluvial se hicieron sólidas, ocupando de la arriería, el transporte en carretas. A través del istmo se comerciaba el añil guatemalteco, la cochinilla oaxaqueña y la carne seca de la región de Tehuantepec.<sup>61</sup> Minatitlán se consideró como un emergente centro comercial, por lo que en un principio Coatzacoalcos fue utilizado como puerto, punto clave de comercio regional por sus comunicaciones fluviales. El extremo norte de la ruta comercial, que cruzando el istmo unía

---

<sup>59</sup> GARCÍA DE LEÓN, 1992, pp. 47-56.

<sup>60</sup> OROPEZA, 2000, pp. 46-47.

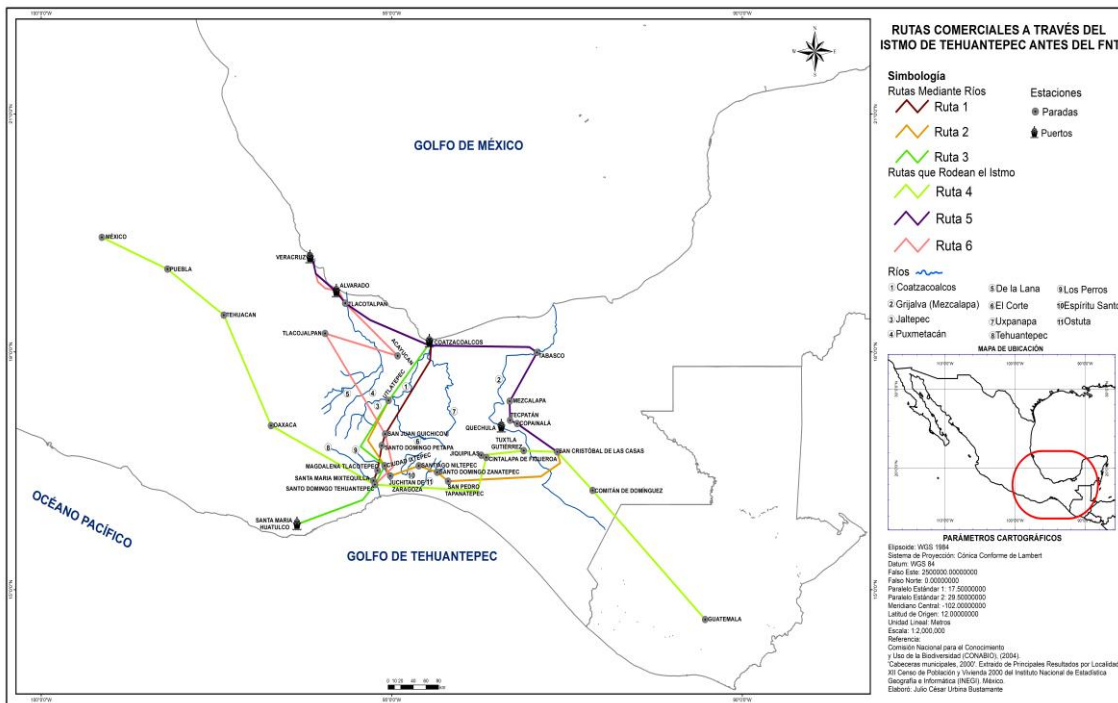
<sup>61</sup> MÜNCH GALINDO, 1983, p. 33.

al Golfo y el Pacífico se conformaba por medio de un tramo navegable de más de 100 km y caminos terrestres que surcaban las serranías hacia el Pacífico Sur.<sup>62</sup>

La segunda mitad del siglo XIX significó la salida de enormes cantidades de recursos naturales de la región, utilizando de nueva cuenta los ríos de la cuenca del Papaloapan y el río Coatzacoalcos, se establecieron puertos en Minatitlán, Coatzacoalcos y Sontecomapan, y se renovaron los de Tlacotalpan y Alvarado:

“En 1873 por el puerto de Coatzacoalcos se exportaron 1 562 800 arrobas de caoba y cedro y 17 200 arrobas de palo moral (15 810 toneladas en total), en su gran mayoría para Inglaterra, y en segundo lugar, con mucho menor cantidad, para Estados Unidos. En cambio la exportación ganadera por Coatzacoalcos era insignificante: por el mismo año salieron de este puerto apenas 490 cabezas de ganado vacuno, exportadas a Cuba, y 2 000 cueros de res, contra 3 839 reses, 800 cueros y 442 cabezas de ganado caballar que exportó Alvarado y 31 881 cueros, más 9 083 cabezas de ganado vacuno que exportó Tlacotalpan a diversos puertos de Europa.”<sup>63</sup>

**Mapa 2. Las rutas comerciales antes de la llegada del ferrocarril:**



<sup>62</sup> TOLEDO, 1995, p. 49.

<sup>63</sup> BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, 1986, p. 1796.

Fuente: Elaborado a partir de los datos obtenidos en BORAH, 1975; ACUÑA, 1984, p. 118; CORTÉS, 2004, VIQUEIRA, 2002, en MACHUCA en HOFFMAN, 2009, P. 69, p. 78 y p. 88.

El mapa marca las rutas utilizadas en diversos tiempos por el istmo de Tehuantepec, la (1) corresponde a la ruta mediante ríos que algunos autores señalan para los años 1777-1804, y cuyo itinerario va de Coatzacoalcos, siguiendo la vertiente del río del mismo nombre hasta San Juan Guichicovi, Petapa, Tlacotepec, Mixtequilla y su destino Tehuantepec. La ruta número (2) tuvo como destinos finales Veracruz, Puebla o México, partiendo de Coatzacoalcos, pasando Utlatepec, Ixtepec, Juchitán, Niltepec, Zanatepec, Tanatepec y San Cristóbal de las casas. Una tercera, ruta (3) solía unir en Coatzacoalcos, Utlatepec, Ixtepec, Tehuantepec y Huatulco, y se presume de ahí partir hacia Acapulco, donde mediante navegación vía Nicaragua o Panamá se transportaba mercancías hasta Filipinas o Perú. Un trayecto más podía hacerse enlazando con Tabasco rumbo a Yucatán, utilizando los Ahualulcos para comerciar entre Tabasco y Chiapas.<sup>64</sup>

Sin embargo, otros autores también marcan algunas rutas que rodean al istmo, señalada como ruta (4) en el mapa, atravesando los puntos de México, Puebla, Tehuacán, Oaxaca, Tehuantepec, Cintalapa, Jiquipilas, El Tuxtla, San Cristóbal de las casas, Comitán hasta llegar a Guatemala; la ruta (5) tenía como punto de partida o llegada el puerto de Veracruz, pasando por Tabasco, vía Río Mezcalapan, Tecpetlán, Copainalá y San Cristóbal de las casas. Por último, la ruta (6) que enmarca también al puerto de Veracruz a través de Alvarado, Tlacotalpan, Acayucan, Tlacojalpan, San Juan Guichicovi y Tehuantepec. En todos estos caminos trazados se ocupaba de la vertiente de los ríos Saravía, Coatzacoalcos y Mezcalapan, entre otros.<sup>65</sup>

En una segunda fase lo que puede observarse es que al otorgar el gobierno concesiones, subsidios y tierras a inversionistas a fin de que construyeran vías de comunicación, para fomentar el comercio y crecimiento industrial de México, beneficiando directamente a los norteamericanos y europeos, ante la invitación a extraer los recursos naturales. De esta manera, las vías de comunicación que más se impulsaron fueron las destinadas a la exportación, es decir, la construcción de puertos y redes ferroviarias.

La penetración de capital inglés para redes ferroviarias inició en 1896 la firma Pearson and Son Limited construyó las obras de los puertos de Coatzacoalcos y Salina

---

<sup>64</sup>MACHUCA en HOFFMAN, 2009, P. 69, p. 78 y p. 88.

<sup>65</sup> MACHUCA en HOFFMAN, 2009, P. 78, HOFFMAN, 2009, p. 33.

Cruz., y las obras del puerto de Veracruz. No obstante, esto fue posible ya que el gobierno fomentó la creación de instituciones de crédito para apoyar financieramente las actividades productivas y coadyuvar al crecimiento económico del país. De esta manera, se fundó el Banco de Londres, México y Sudamérica en 1864, con capital inglés. El Banco Nacional Mexicano y el Banco Mercantil Mexicano se construyeron en 1882 con capital francés y mexicano- español, respectivamente; ambos se fusionaron para dar origen al Banco Nacional de México en 1884.<sup>66</sup>

Dependientes de préstamos y reconocimiento en el extranjero en el gobierno de Porfirio Díaz se propició la modernización económica del país, posibilitando su inserción en el sistema capitalista industrial internacional y continuando con una economía dependiente.<sup>67</sup>

## **1.2. La construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec**

Como prácticamente todos los ferrocarriles porfirianos la construcción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se originó a través de una serie de concesiones, en un primer momento. Sin embargo, para el caso del FNT estudiadas por Armando Rojas,<sup>68</sup> representaron un fracaso. La primera etapa de intentos por construir la mencionada ruta del istmo se compone de una serie de estudios de exploración y diagnóstico del istmo encomendada a Michel Chavalier, Carl C. Sartorius, Mathieu de Fosey, José de Garay, Gaetano Moro, Eduard Mühlenpfordt, por mencionar los más importantes. Oficialmente el primer intento de construcción mediante concesión se da en 1842 cuando se decretó un privilegio exclusivo a José de Garay con el firme objetivo de establecer una vía de comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico.

De 1842 a 1894 se habló de la construcción del ferrocarril de istmo más de lo que se evidenciaba en el trazo, se concluye la primer construcción del ferrocarril de Tehuantepec a pedazos, esto pequeños tramos de traza fueron realizados con la intervención durante el periodo señalado de más de 10 concesionarios, contratistas ingenieros, especuladores nacionales y estadounidenses implicados en las etapas por las que

---

<sup>66</sup> MEYER, 1991, p. 35.

<sup>67</sup> IBÍDEM, p. 38.

<sup>68</sup> ROJAS ROSALES, 2004.

atravesó la ruta ferroviaria. Sin embargo, los intentos se vieron frustrados por anulación de concesiones, pérdida de tiempo, falta de inversión, errores en el trazo, etc. Cuestión que provocó que en 1880 el ferrocarril no se concluyera satisfactoriamente.

Para 1849 la The Tehuantepec Railway Company, de Nueva Orleans, adquiere el privilegio de tránsito de la ruta comprometiéndose a concluirla en 1851, un año después en el gobierno de Mariano Arista expide un decreto que impide la concesión, buscando resguardar la construcción de la ruta interoceánica. Ese mismo año el gobierno vende en 600 mil dólares la concesión para construir una vía ístmica al inglés Falconnet, y a su vez la The Tehuantepec Railroad Co. presenta un informe y ofrece la construcción de un ferrocarril, se otorga la concesión, pero ambos son anulados por incumplimiento.<sup>69</sup>

Seis años después se da una nueva concesión ahora a la Louisiana Tehuantepec Company, ratificada de 1859 a 1860. Para 1870 una expedición de la United States Survey, al mando de Robert Wilson Shufeldt, desembarca en las costas del Golfo de México y se le incorporan 3 ingenieros mexicanos designados: Manuel Fernández, Agustín Barroso y Guillermo Segura, con el objetivo de localizar un canal interoceánico con longitud de 211 km en el curso navegable del río Coatzacoalcos.<sup>70</sup>

La compañía dirigida por Edward Learned fue la encargada de iniciar lo que podría considerarse la primera construcción formal, 1880 a 1894. Se trazó la ruta a seguir, cuyo punto de partida se determinó en Coatzacoalcos —sitio en el que el poderoso río del mismo nombre y el Golfo de México convergían “[...] una zona olvidada, insalubre y poco habitada.”<sup>71</sup> Pero nuevamente la construcción resultó un fiasco por lo que se extendieron nuevos permisos de construcción hasta que las obras del ferrocarril, así en 1892 el gobierno mexicano procuró dejar la ruta a la amparo nacional. Aun así bajo muchos descabros tecnológicos y de inversión en pleno 1894 se inauguran los 309 kilómetros que comprendía la vía férrea, ésta dejaba mucho que desear. La construcción del ferrocarril de Tehuantepec continuó como una invitación abierta para la inversión de empresarios para su reconstrucción.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> SODI ÁLVAREZ, 1967, p. 95.

<sup>70</sup> IBÍDEM, 1967, pp. 96-97.

<sup>71</sup> PULIDO BIOSCA; SARAIBA RUSSELL, Boletín Documental, Mirada Ferroviaria, No. 8, pp. 1-6.

<sup>72</sup> BONILLA GALINDO, pp. 16-17; GARNER, 1998, p. 109.

De 1880 a 1894 se otorgaron seis nuevas concesiones, ahora los proyectos para conseguir la comunicación interoceánica mediarían por contrato con empresas constructoras tratando de garantizar la realización del proyecto y manteniendo el gobierno federal la responsabilidad, encargado de nombrar subvenciones o comisiones de ingenieros para la realización de los estudios y el trazado de la vía. Bonilla Galindo nos dice que en 1878 se autorizó que el señor Eduardo Learned, o su compañía, organizaran el trazado de un ferrocarril a lo largo del istmo. Esta empresa, hasta el 16 de agosto de 1882, fecha en la que vencían los plazos estipulados, sólo logró construir 35 kilómetros de vía, por lo que el gobierno le rescindió el contrato y la obra pasó a ser propiedad de la nación. El gobierno también adquirió los bienes de la compañía mediante el pago correspondiente<sup>73</sup>

El contrato celebrado el 2 de junio de 1879 con Eduardo Learned estipuló un plazo de 3 años para terminar la construcción, ahora bien, si la compañía traía material para el ferrocarril por un monto de \$200,000 tendría que dejar la mitad como depósito, es decir, \$100,000 sustituyéndolos por bonos hipotecarios, además recibiría un subsidio de \$7,500 por cada kilómetro construido, en cuanto a las estaciones, el telégrafo y oficinas de la línea, así como el material rodante se tomarían a mitad de precio. El gobierno mexicano garantizó que el capital invertido en la construcción no pagara contribuciones a las administraciones de rentas del Estado, el municipio ni a la federación durante 20 años, se le cedió un plazo de 99 años estipulando que en los primeros 30 años el gobierno mexicano recibiría únicamente 25 centavos por cada tonelada mensual y 12 centavos por pasajero transportado.<sup>74</sup>

En 1888, el gobierno distribuyó 1, 434,000 pesos por pago de materiales acopiados e indemnización a contratistas, siempre consiguiendo recursos para concluir las obras, negoció entonces un anticipo por 2, 700,000 libras esterlinas con un 5 % de interés, hipotecando el mismo ferrocarril. La inversión ahora se traspasó a la casa londinense de MacMurdo celebrando un contrato en pro de terminar las obras en un plazo de dos años y medio, el plan tampoco funcionó MacMurdo falleció y se anuló el convenio. De 1894 a 1899 la explotación y conservación de la vía férrea en el istmo estuvo a cargo del gobierno

---

<sup>73</sup> BONILLA GALINDO, p. 18.

<sup>74</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/633-1, fojas. 5 a 36; AGN, SCOP, Expediente 2/621-1, con fecha 28 de julio de 1892 y 25 de agosto de 1893; AGN, SCOP, Expediente 2/631-1, fojas. 12-13, con fecha 11 de mayo de 1893.

mexicano.<sup>75</sup> MacMurdo se comprometía a entregar: 20 casas de guarda, 2 pequeñas locomotoras, 8 grandes locomotoras, 6 depósitos de agua, y 28 coches de los cuales 8 serían abiertos, 5 de primera clase y 13 de segunda clase; además 40 furgones, 250 lonas engrasadas y refacciones, muelle de Salina Cruz. Los capitales para la construcción de la vía y 10 carros para madera. Sin embargo estaría libre de contribuciones, con excepción del impuesto del timbre.<sup>76</sup> Algo parecido ocurría con las pequeñas contrataciones en donde se establecían condiciones, por llamarlas de algún modo, tales como los contratos para la leña y durmientes utilizables.

Otro caso conocido es el de Delfín Sánchez con un contrato fechado el 5 de octubre de 1882 en el cual se comprometía a terminar la vía en febrero de 1885, durante 2 años y medio recibiría un subsidio de \$25,000 por kilómetro, el objetivo era entregar al gobierno la construcción de 5 estaciones, depósitos de agua, 100 vagones, talleres, rieles, durmientes, 20 vagones para el transporte de pasajeros y 12 locomotoras. En este caso el Sr. Sánchez estaba obligado a pagar una fianza de \$400,000 para garantizar el cumplimiento del contrato, quedando estipulado que: \$50,000 se utilizarían como pago de multa en caso de no concluir en el plazo estipulado. Y en caso de no cumplir con la construcción de la vía por cada kilómetro pagaría una sanción de \$2,000.<sup>77</sup>

Al fracasar el gobierno mexicano en sus esfuerzos por construir las obras del ferrocarril tuvo que extender nuevos permisos de construcción hasta que las obras del ferrocarril quedaron en sus manos en 1892, después de tanto obstáculo tecnológico, técnico y de inversión de capital los 309 kilómetros que comprendía la vía férrea fueron inaugurados en 1894, sin operar en condiciones óptimas, requería con urgencia una reconstrucción, por lo que el istmo de Tehuantepec y su ferrocarril continuaron como la invitación abierta para empresarios con la capacidad para su habilitación.

Hasta ese momento el Estado mexicano no podía presumir un ferrocarril en el istmo con las deplorables condiciones en las que funcionaba la línea. Este impedimento abrió paso a la compañía Pearson & Son Ltd. de Londres, participando de un contrato para la reconstrucción, conservación y explotación de las obras del Ferrocarril Nacional de

---

<sup>75</sup> AGN, SCOP, expediente 2/633-1, fs 5 a 36.

<sup>76</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/633-1, fojas 5 a 36.

<sup>77</sup> Diario Oficial de la Federación, de fecha 10 de octubre de 1882, número 242-243, páginas 1-2.



Tehuantepec, tanto como para la construcción de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos.

### **1.2.1. La reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec**

Si bien el proyecto de construir un ferrocarril a lo largo del istmo fue la aspiración de varios gobiernos durante el siglo XIX, durante este trayecto se pudo constatar que no era suficiente con la intención, con dejar en manos de extranjeros la forma de operar la empresa del ferrocarril sin mantener una inspección y establecer condiciones para su construcción. Porfirio Díaz vio en un contrato la mejor vía para la realización de los trabajos de infraestructura, apoyado del capital extranjero puesto que el gobierno mexicano no estuvo en condiciones de financiarlo, así resultó un negocio redituable para la compañía Pearson, las élites regionales convirtiéndose en subcontratistas del ferrocarril, y particulares.

Weetman Pearson se convirtió en el famoso personaje de las grandes obras públicas del Porfiriato<sup>78</sup>, el contratista moderno. Su compañía, la Pearson & Son Limited se dedicó a la construcción de obras públicas, bienes raíces, energía eléctrica y petróleo, operó en diversas partes del mundo (Estados Unidos, España, China, Egipto y el Caribe). Porfirio Díaz le encarga las obras del gran canal de desagüe del Valle de México en 1889, en 1895 se le adjudicó la reconstrucción del puerto de Veracruz y así en 1896 la terminación de las obras del Ferrocarril de Tehuantepec.<sup>79</sup>

Según Manuel B. Trens, en 1902 el gobierno mexicano y la casa Pearson celebraron un contrato con plazo de “51 años a contar del 1º de julio de 1902, para la explotación en compañía del ferrocarril de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, así la casa Pearson quedó como administradora y gerente de la propiedad. Se comprometió a dar a la línea férrea la solidez requerida, hacer los trabajos necesarios en las bahías y facilitar en los puertos terminales todas las comodidades para el embarque y desembarque de los cargamentos.”<sup>80</sup>

Para 1905 la línea estaba configurada de la siguiente manera: punto inicial, Coatzacoalcos, en el cantón de Minatitlán, con las estaciones Limones, Chinameca y

---

<sup>78</sup> CONOLLY, 1997.

<sup>79</sup> CONOLLY, 1997; BONILLA GALINDO, p. 20.

<sup>80</sup> B. TRENS, 1950, p. 214.

Jáltipan; en el cantón de Acayucan penetraba a través de Ojapa, Almagres, Juile, Medias Aguas y Tortugas. Volvía a entrar al cantón de Minatitlán en Naranjos, Santa Lucrecia, Los Muertos, Ubero y La Puerta. De ahí se internaba en Oaxaca, en la parte correspondiente al distrito de Juchitán, tocando Palomares, Mogoñé, Rincón Antonio, Lagunas, Chivela, Río Verde y San Jerónimo. En el distrito de Tehuantepec penetraba por Comitancillo, Tehuantepec, Santa Cruz y Salina Cruz, la estación terminal.<sup>81</sup>

El capital en acción de la Compañía Pearson fue de siete millones de pesos, que integrados a partes iguales por ambos contratantes, y a cuyos productos anuales obtenidos por la compañía, se distribuyó del modo siguiente:

“1°.Pagos de gastos de explotación, sostenimiento de vía, y formación de un fondo de reserva para reparaciones;

2°.Pagos de intereses sobre los empréstitos;

3°.Pago a las dos partes contratantes de un interés de 5% sobre el capital suministrado por ellas;

4°.Refundimiento de las pérdidas de los años anteriores, que se cargarían al capital;

5°.Pago de intereses al 5% anual del capital dedicado a las obras del puerto de Coatzacoalcos, y 6°.El excedente fue repartido entre el gobierno y la casa contratante, del modo siguiente: durante los primeros 36 años, 65% al gobierno y 35% a los contratistas; en los 5 años siguientes, 68 ½ % al gobierno y el resto a los contratistas; en los siguientes 5 años 72 ½ % al gobierno y el restante a los segundos y en los 5 últimos años 76 ½ % al gobierno y el balance a la casa contratante.”<sup>82</sup> Entre 1896-1897 se solicitó la anualidad de réditos al 5% sobre el empréstito de 2%, 700,000 libras de erogaciones. La cuenta de fondos corrió a cargo del Banco de Londres para reconstrucción el ferrocarril: cuentas de bonos hipotecarios, réditos, fondos para conservación y explotación.

Rojas Rosales sostiene que el primer contrato celebrado entre la casa Pearson y el gobierno de Díaz, se hizo de “11 de noviembre de 1899, donde se estipulaba que reconstruiría el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, se edificarían también talleres,

---

<sup>81</sup> El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec” en *El País*. México, jueves 26 de enero de 1905.

<sup>82</sup> B. TRENS, pp. 210-216.

edificios, oficinas, derecho de vía, materiales, instalaciones flotantes y fijas, muelles, así como la habilitación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.”<sup>83</sup>

La compañía fungió como la proveedora del ferrocarril en todo lo referente a material rodante y equipo necesario para todos los trabajos. La compañía dispuso de productos del ferrocarril y de los puertos, de \$5, 000,000 que el gobierno le entregó en 40 mensualidades de \$125,000 o en bonos del 5% de la deuda interior amortizable. La compañía gozó de franquicias de protección, fletes y transportes. Se habló de un plazo de 3 años y medio para terminar las obras, y la sociedad entre gobierno y compañía tuvo una duración de 50 años contando a partir de la conclusión de todos los trabajos.<sup>84</sup>

Por otra parte, la compañía pudo importar libre de derechos de importación, de aduanas y de impuestos el material fijo para vía, material rodante, vehículos, material de telégrafos, miscelánea, material flotante, con sus accesorios y dependencias. De todos los demás valores que pertenecían a la compañía del ferrocarril, se pagó al gobierno y a la compañía Pearson el capital con el que contribuyeron, así como el interés sobre dicho capital y pendiente de pago.<sup>85</sup>

De igual forma se dividió el sobrante, una vez que pagado el capital e interés, así como las pérdidas. En caso de solicitar un préstamo se estipulaba que no tenía que exceder de 4, 500,000 libras esterlinas. La idea era crear un fondo con los productos del ferrocarril y sus puertos, y el 65% de los sobrantes de los productos netos de la compañía de navegación. Dicho fondo se utilizó en gastos generales, gastos de explotación, reparaciones, mantenimiento del ferrocarril. Y por último con el fin de garantizar el cumplimiento de lo pactado, la compañía depositó \$100,000 en bonos del 5% o \$200,000 en los de 3%.<sup>86</sup>

A pesar de las numerosas vicisitudes y como consecuencia de un régimen de paz y prosperidad ante el mundo, el 23 de enero de 1907 se declaró oficialmente inaugurada la vía transístmica en Salina Cruz.

---

<sup>83</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/757-1, sección Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, fs 65-70.

<sup>84</sup> AGN, SCOP, Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, vol. 2/757-1, 69 fs.; Cuenta del Tesoro Federal, 1897, p. 597.

<sup>85</sup> AGN, SCOP, Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, vol. 2/757-2, f. 76, Cuenta del Tesoro Federal, 1897, p. 603.

<sup>86</sup> AGN, SCOP, Libros de Inspección Técnica, de fecha 26 de enero de 1895, Fiacro Quijano al administrador de la aduana de Salina Cruz; BONILLA GALINDO, p. 18.

### 1.2.2. La habilitación de los puertos de enlace: Salina Cruz y Coatzacoalcos

El río Coatzacoalcos fue una bahía natural de capacidad casi ilimitada, con una profundidad que en 1905 alcanzaba los 10 pies, el problema técnico radicó en contar con una barra que sólo alcanzaba un calado de 12 pies, lo que obstruía el acceso al río, esto resultó un obstáculo para todo el periodo de reconstrucción y su puesta en marcha, pues a la larga generó una mayor y continua inversión. Sin embargo, la solución según la compañía, fue el ejemplo adoptado por el capitán Eads en la desembocadura del Mississippi, y por Pearson en el río Panuco<sup>87</sup>, y esto suponía que funcionaría la misma técnica en el istmo:

“La construcción de malecones convergentes, con 1300 metros de largo, extendidos desde la boca del río hacia el mar, a manera de confinar la corriente en los límites necesarios para asegurar el desazolve de la barra por la acción de la corriente. El malecón del este se terminó de construir a finales de 1905, el del oeste hasta 1906. En primer lugar se buscó que la profundidad del canal en la barra fuera de 30 pies y se efectuaron trabajos de dragado que la corriente conservaría gracias a las escolleras. El método de construcción fue el siguiente, primero se hizo un cimiento especial de cemento a 10 metros por debajo del agua y un ancho hasta de 80 metros en la base y de 50 en la parte superior. Sobre este primer cimiento se colocaron bloques de concreto y de piedra natural con peso de más de 25 toneladas que se depositaron por medio de grúas movidas por vapor y que rodaban por unos rieles colocados sobre las partes parcialmente terminadas; sobre este enrocamiento se colocaron dos hileras de bloques de concreto con 40 toneladas de peso con un ancho de 10 metros y dos de alto. La superficie de los bloques quedó a poco más de 5 metros arriba del agua; sobre los bloques se colocó un parapeto de 6 metros de ancho y dos de alto.”<sup>88</sup>

La mayor parte de las piedras y bloques de piedra se obtuvo de las canteras ubicadas en La Mixtequilla, Oaxaca, a 30 kilómetros de Salina Cruz, y transportados por ferrocarril, tanto a Salina Cruz como a Coatzacoalcos. Así en el puerto de Salina Cruz como en el de Coatzacoalcos, se construyeron muelles de estructura metálica y tableros de madera sobre

---

<sup>87</sup>La obra más importante para el tráfico” en *El Imparcial*. México, jueves 23 de mayo de 1901; “Coatzacoalcos”, en *El Mundo Ilustrado*. México, 26 de mayo de 1901.

<sup>88</sup>“El viaje del señor presidente”, en *El Imparcial*. México, martes 31 de enero de 1905, primera plana; Un inglés que visitó Coatzacoalcos en 1906 recogió las impresiones de la gente con respecto al lugar [...]. véase VAQUERO, pp. 254-255. Legajo XXXIII, doctos. 001395, 001469; “Gacetilla”, en *El Tiempo*. México, domingo 27 de enero de 1907, p. 2; “Viaje a Tehuantepec”, en *Diario del Hogar*. México, martes 29 de enero de 1907, p. 2; “Formidable incendio en Puerto México”, en *El Imparcial*. México, domingo 19 de enero de 1908.

los que corrían las vías del ferrocarril y se instalaron cuatro grúas eléctricas por tramo de atraque, para manejar la carga de los buques, así mismo, se construyeron bodegas para almacenar la carga.

Si bien el contrato con la compañía Pearson estableció construir y administrar el ferrocarril y los puertos, para la realización de las obras fue necesario montar una nueva infraestructura necesaria y apta para convertir ambos puertos en polos comerciales. La generación y utilización de energía eléctrica fue primordial por lo que se contó con calderas de la fábrica Babcock and Wilcox que tenían una capacidad de 478 caballos de fuerza, y un peso aproximado de 82 toneladas, así como dos bombas duplex que alimentaban las calderas.<sup>89</sup>

Además se requirió de grúas eléctricas y grúas de una tonelada de capacidad para resistir las sacudidas, con motor Westinghouse de 15 caballos, giratorias, levantadas sobre altas plataformas y caminaban sobre rieles de 28 kilogramos por metro, sus pedestales estaban contruidos para permitir el paso de locomotoras debajo de las grúas que avanzaban sobre seis ruedas.<sup>90</sup> Posibilitaban cuarenta viajes completos por hora de la grúa, izar de la bodega de un buque, girar por medio circuito, depositar la carga en un vagón o bodega y volver al punto de salida. Su acero fue fabricado por procedimiento Siemens-Martin con fuerza de tensión de 27 hasta 31 toneladas por pulgada cuadrada, los fabricantes fueron Stothert & Pitt, Limited. Para el caso de Salina Cruz se necesitó inicialmente 10 cabrestantes y 6 grúas eléctricos.<sup>91</sup>

Un factor determinante y por lo tanto necesario fue la utilización de agua, lo cual representó un problema a resolver, en Coatzacoalcos por ejemplo, no hubo mayor inconveniente, pues se provisionó a la población. Mientras que en Salina Cruz se consideró el abastecimiento de agua con una estación para bombas y filtración que se instaló en el río Tehuantepec, el sistema especial de bombas que se utilizó proporcionaría agua a la velocidad necesaria para abastecer a 8,000 habitantes con 200 litros diarios.<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/631-1, foja 95, con fecha 17 de diciembre de 1895, en ROJAS ROSALES, 2004.

<sup>90</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 128.

<sup>91</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/631-1, f. 95, 17 de diciembre de 1895, en ROJAS ROSALES, 2004.

<sup>92</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/4-1, fs. 223-224, recortes de artículos de Telesforo García donde critica a la compañía Learned, 1883; AGN, SCOP, Expediente 2/87-1, fs. 1, con fecha 21 de junio de 1886; Expediente 2/770-1, fojas 15, con fecha 26 de marzo de 1883.

<b>Cuadro 7. Obras terminadas en el puerto de Coatzacoalcos 1900-1905</b>		
<b>Obra</b>	<b>Inicio</b>	<b>Conclusión</b>
Muelle de madera del ferrocarril	julio de 1900	abril de 1901
Almacén número 1	enero de 1901	noviembre de 1901
Muelle número 2 (acero)	septiembre de 1902	abril de 1905
Almacén número 2	febrero de 1905	noviembre de 1905
Muelle número 3 (acero),	julio de 1902	noviembre de 1904
Almacén número 3	enero de 1903	mayo de 1904
Báscula de suspensión	marzo de 1904	octubre de 1904
Siete grúas eléctricas	octubre de 1904	diciembre de 1905
Diez cabrestantes eléctricos	octubre de 1904	diciembre de 1905
Casa redonda	octubre de 1903	diciembre de 1905
Casa para oficinas generales. Puerto	junio de 1900	X
Casa del gerente	julio de 1901	X
6 casas de un piso para empleados	junio de 1901	X
1 casa de 2 pisos para empleados	junio de 1900	X
Casa de la inspección gubernamental	julio de 1901	X
<p>La información obtenida al final de las fojas de la documentación es borrosa, se menciona la entrega del almacén 4, 5, los muelles y casa redonda, un cobertizo de reparaciones, la báscula número 2, el patio terminal, 2 tanques de petróleo, 9 postes de amarre, 10 cabrestantes, 2 locomotoras, y 4 grúas.</p>		

Fuente: AGN, SCOP, Libro de Gastos de Reconstrucción, f. 8, F. Fcs., caja 47, 20 de enero de 1893 y Memoria, 1899, p. 82.

<b>Cuadro 8. Obras terminadas en el puerto de Salina Cruz 1900-1905</b>		
<b>Obra</b>	<b>Inicio</b>	<b>Conclusión</b>
Tanques del ferrocarril	marzo de 1903	mayo de 1904
Báscula de suspensión	diciembre de 1903	marzo de 1904
Bodega fiscal de la estación	noviembre de 1901	enero de 1903
Casa redonda	octubre de 1903	abril de 1905
Báscula A	septiembre de 1900	diciembre de 1909
Báscula número 2	octubre de 1905	diciembre de 1905
Almacén de cemento del puerto	agosto de 1901	enero de 1902
Almacén de hierros	octubre de 1900	noviembre de 1901
Almacén de aceite	noviembre de 1900	enero de 1902
Almacén de pintura	enero de 1901	X

Almacén de madera	1900	X
Almacén general	septiembre de 1900	enero de 1902
Casa del gerente	septiembre de 1900	marzo de 1902
Oficinas generales	julio de 1900	junio de 1902
Hotel número 1	junio de 1900	junio de 1902
Hotel número 2	septiembre de 1900	septiembre de 1902
Casa de máquinas (fundición)	septiembre de 1900	septiembre de 1901
Cien casas para cargadores	julio de 1902	enero de 1903
Cuatro lavaderos y excusados	noviembre de 1903	febrero de 1904
Hospital	julio de 1901	enero de 1902
Dos casas de altos	enero a julio de 1902	agosto de 1902
Cuatro casas de un piso	septiembre de 1900	noviembre de 1901
Fábrica de hielo	octubre de 1901	octubre de 1902
Taller mecánico	septiembre de 1900	abril de 1901
Taller de carpintería	septiembre de 1900	octubre de 1900
Muelle provisional de madera	marzo de 1901	febrero de 1904
Abastecimiento agua a la ciudad	agosto de 1901	enero de 1904
Cárcel pública	octubre de 1902	X
Oficina inspección del gobierno	julio de 1900	julio de 1902
Una casa de altos	septiembre de 1900	septiembre de 1903
Tres casas de un piso	septiembre de 1900	1903
Casa bodega de la inspección	julio de 1900	febrero de 1902
Cobertizo para botes inspección	julio de 1900	febrero de 1902

Fuente: AGN, SCOP, Libro de Gastos de Reconstrucción, f. 8, F. Fcs., caja 47, 20 de enero de 1893 y Memoria, 1899, p. 82.

Sin embargo, la reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y sus puertos de enlace significó su consolidación como línea troncal, una red ferroviaria de gran expansión. Integró otros pueblos, mediante la conexión con dos ramales y dos conexiones de otras compañías ferrocarrileras:

a) El ramal del Juile (kilómetro 86) a San Juan Evangelista que tenía una extensión de 28 kilómetros.

b) El ramal de 11 kilómetros de la estación de El Carmen (hoy Higuera, kilómetro 30) a Minatitlán para transportar exclusivamente personal, maquinaria y materiales para la refinación, así como los productos refinados del petróleo hacia Coatzacoalcos.

c) La estación de Santa Lucrecia (kilómetro 126) se conectó desde 1903 con el Ferrocarril de Veracruz al Pacífico con dirección a Córdoba (Ferrocarril Mexicano) y al puerto de Veracruz (Ferrocarril Mexicano, Interoceánico y Alvarado), pasando por Tierra Blanca.

d) La estación de San Gerónimo (kilómetro 256, hoy Ixtepec) entroncaba con el Ferrocarril Panamericano con dirección a la frontera de Guatemala, Ciudad Hidalgo (Chiapas), pasando por Tonalá y Tapachula, desde 1904.<sup>93</sup>

### **1.2.3. La población del istmo después del ferrocarril**

La nueva composición poblacional después del ferrocarril representó por una parte a la élite regional: rancheros, comerciantes, hacendados, empresarios, extranjeros o nacionales, las comunidades indígenas replegadas a la sierra, y nuevos integrantes: los inmigrantes que fueron parte importante para la reconstrucción del ferrocarril y la habilitación de los puertos: chinos, coreanos, japoneses, poblanos, michoacanos, oaxaqueños, etc.

La región se configuró al amparo de la actuación de diferentes grupos sociales. Los trabajadores como mano de obra para la construcción del ferrocarril y de los puertos, se emplearon en su posterior funcionamiento, bodegueros, almacenistas, cargadores, aguadores, fogoneros, mecánicos, y luego lo hicieron también en la naciente industria petrolera que para esos momentos se encontraba en su etapa exploratoria; las diversas plantaciones agrícolas de la región empleaba a oaxaqueños, poblanos, veracruzanos, entre otros. El nuevo sector social se formó por los administradores de la compañía encargada de las obras, el personal técnico calificado, y los nuevos comerciantes quienes instalaron tiendas, una fábrica de hielos, hoteles, las oficinas de correo, etc.

Ya desde los proyectos de colonización que se dieron en la región, implementados por el gobierno mexicano, consiguió grandes extensiones de tierra en detrimento de la propiedad comunal de los pobladores de comunidades indígenas, éstas no dejaron de existir, se encontraba replegadas hacia la sierra de Santa Martha, San Martín, Los

---

<sup>93</sup>MONTERO GARCÍA, 2012, pp. 125-143; MOLINA PÉREZ, 2006.



chimalapas, y los pequeños poblados que surgieron con la traza del ferrocarril. Sin embargo, los trabajadores del ferrocarril constituyeron el componente principal, el surgimiento de nuevas colonias de trabajadores, tanto por parte de los obreros como del personal que ocupaba puestos importantes.

Las relaciones obrero-patronales constantemente terminaron en disputas con los administradores de la compañía, quienes representaron los intereses ingleses en la zona. Como bien señala Kuntz y Riguzzi, el ferrocarril “funcionó como un factor de la transición al capitalismo, actuando como un importante elemento de disolución de las condiciones pre-capitalistas al incentivar la producción para el mercado.”<sup>94</sup> En cambio, el proyecto significó para algunos el detrimento de sus condiciones de participación en dicha modernización, y para otros la preservación de sus intereses y privilegios, dadas las características de la nueva sociedad “industrializada”, hubo cierto desarrollo económico y técnico en busca el progreso, la urbanización, también resultaron problemas o desafíos, pocos obtuvieron enormes ganancias mientras otros trabajaron a cambio de bajos salarios.

En cuanto a las relaciones de interacción que se dieron dentro de la organización de la compañía del ferrocarril nacional de Tehuantepec, comencemos por observar que el detallado sistema de administrativo de la empresa estuvo a cargo de técnicos y personal inglés, quienes ponían en práctica mecanismos de control para ejercer su autoridad hacia los trabajadores tanto en la reconstrucción como al operar el ferrocarril. Las relaciones de trabajo que se dieron en las plantaciones no difirió en mucho de las condiciones precarias, sujetos a las órdenes de los dueños, en su mayoría extranjeros.

Según Armando Rojas Rosales la compañía Pearson se enfrentó al problema de la escasez de mano de obra, porque la población indígena no deseaba trabajar en un proyecto que no le pertenecía, y esto favoreció el acarreo de trabajadores negros y chinos para terminar en el tiempo previsto el ferrocarril. Lo cierto es que según la información encontrada en los proyectos de colonización, en la conformación de camarillas de trabajadores primero para el desarrollo de la industria maderera en la región, luego para el trabajo en las plantaciones agrícolas, observamos que ya se habían asentado y expandido personas que venían de Oaxaca, Chiapas, Michoacán, e incluso los chinos, japoneses y coreanos deben su llegada a los proyectos de colonización que su país pacta con México, de

---

<sup>94</sup> KUNTZ Y RIGUZZI, 1996, p. 10-11.

ahí la instalación de grupos de okaniwenses en la hacienda La Oaxaqueña, son éstos incluso los que van abandonando la vida laboral en plantaciones y se incorporaron a la compañía del ferrocarril, obviamente ante las expectativas que se tuvo de dicha construcción esto atrajo la llegada de cada vez más obreros a la zona.

También llegaron trabajadores de otras regiones del país, de los cuales se decía que era desastrosa su suerte por las condiciones en que trabajaban. Así mismo llegaron colonos libaneses que se distribuyen por el istmo de Tehuantepec, Veracruz y Puebla. Analizando el impacto del ferrocarril en el istmo oaxaqueño percibimos que no hubo un desarrollo integral debido a que las desigualdades se profundizaron, si bien la región tuvo un crecimiento económico y demográfico importante, no pasó de consolidarse e integrarse a los nuevos elementos de su propia dinámica social y económica. Por si solo el proyecto de construcción de una ruta interoceánica en el istmo de Tehuantepec propició la presencia de constante grupos extranjeros. No debemos olvidar la combinación cultural que hasta hoy prevalece como mezcla de elementos oaxaqueños y veracruzanos en el istmo, hecho que ha estudiado Manuel Uribe Cruz.<sup>95</sup>

Los migrantes que llegaron a Minatitlán procedían de Oaxaca (especialmente del istmo de Tehuantepec: Juchitán, Ixtaltepec, Ixtepec, Espinal, Chilapa de Díaz y Barrio de la Soledad, todos ellos lugares cercanos a la línea del ferrocarril nacional de Tehuantepec, lo que facilitaba su desplazamiento), Puebla, Tabasco, Tlaxcala, Chiapas, Guerrero, Guanajuato, Querétaro, Michoacán, Jalisco, Tamaulipas y de la capital del país.<sup>96</sup> Algunos municipios del interior de la región se convirtieron en zonas de expulsión de mano de obra hacia los campos petroleros.<sup>97</sup>

La prosperidad derivada del levantamiento de la vía férrea transístmica duró poco permitió los movimientos migratorios, la colonización de tierras por parte de capitalistas extranjeros, quienes, literalmente, se abalanzaron sobre los terrenos de los indígenas que aún conservaban éstos. Por ello, no es obra de la casualidad que en 1906, año en que inició sus funciones el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, tuviera lugar también el levantamiento magonista en la región.<sup>98</sup>

---

<sup>95</sup> URIBE CRUZ, 1985, pp. 33-40.

<sup>96</sup> AGN, SCOP, Sección ferrocarriles, cajas 188-189, 200-211.

<sup>97</sup> IBÍD., 2000, pp. 30-33.

<sup>98</sup> AZOLA GARRIDO, 1982, pp. 265-267.

Fue así como mientras la población de las ciudades petroleras creció, la de los centros producidos por el ferrocarril y la de los que ya existían con anterioridad se estancaron, los ejemplos: Acayucan, Jáltipan, Jesús Carranza, Matías Romero, Sarabia, Mogoné, Niltepec y Unión Hidalgo. Incluso antes de la apertura a la industria petrolera Acayucan representaba el asentamiento con mayor población en 1900, comparado con Minatitlán y Coatzacoalcos, incluso San Juan Evangelista rebasaba a los antes mencionados en cuanto a número de habitantes. En las décadas de 1910 y 1920 Acayucan continuó superando en población a Minatitlán y Coatzacoalcos, hasta 1930 Minatitlán surge como asentamiento con mayor población superando a Acayucan, mientras que Coatzacoalcos creció a la par que Minatitlán.<sup>99</sup>

Si en algo se vio afectado Acayucan fue mediante la expropiación de tierras para la explotación petrolera que ocupó la compañía petrolera “El Águila”, hasta el grado de convertirse en el mayor latifundista en ella, pues antes de 1917 su propietario, Wheetman Pearson, ya poseía una superficie cercana a la 850,000 hectáreas. Pero esto también se facilitó a contribución de las élites establecidas quienes ante tal suceso vieron la oportunidad de vender sus tierras con la finalidad de obtener una mayor ganancia ante el auge petrolero, en el mejor de los casos comenzaron a arrendarle sus tierras a la compañía.

Algunos autores como Marie Prevot y Ma. de los Ángeles Saraiba Russell han mantenido la versión que la compañía “El Águila” interrumpió el proyecto de colonización agrícola encaminado a la agricultura de plantación, y esto acarreó un estancamiento demográfico en Acayucan durante la segunda mitad del siglo XX, cuando Minatitlán y Coatzacoalcos florecieron como centros de atracción de migrantes, habría que ver hasta qué punto esto sucedió, y si sólo se dio en la zona norte o sur del istmo de Tehuantepec, pues también se mantiene la versión como en el trabajo de Manuel Uribe Cruz, entre otros, que son éstos trabajadores del ferrocarril los que se reincorporan a la incipiente industria petrolera.

---

<sup>99</sup> OCHOA GARCÍA, 2000.

**CONCLUSIÓN.-** La implementación del proyecto cambió la visión de las élites locales y de los propios inversionistas, se ejecutó con las condiciones prevalecientes en el istmo: el comercio de maderas, las recientes exploraciones de petróleo en la región y aproximadamente 87 propiedades entre haciendas, ranchos, fincas y las grandes plantaciones agrícolas que se asentaron a lo largo y ancho del istmo de Tehuantepec, permitió visualizar la ruta vía istmo de Tehuantepec como el centro del comercio interoceánico y al ferrocarril como la red ferroviaria que dominó la región, por encima de otros ramales. El ferrocarril modificó el paisaje de la región, produjo mayor capacidad y velocidad en la transportación de mercancías conocida hasta ese momento, pero el origen de un mercado regional no obedece a su instalación, distinto es que ese mercado se dinamizara con su habilitación. El capítulo respondió a las interrogantes ¿Integró el FNT un mercado regional o éste preexistía a su llegada? ¿Cuáles fueron los intereses que estaban en juego al proyectarse la construcción del FNT?

## **CAPÍTULO II.- EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC 1907-1919**

El segundo capítulo responde a las preguntas ¿En qué condiciones comenzó a operar el FNT (1907)? ¿Por qué se canceló el contrato entre la compañía Pearson and Son Limited y el gobierno mexicano (1918)? Se enfoca en explicar las condiciones del funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec a partir de su puesta en marcha y después de la apertura del Canal de Panamá. El argumento: las altas expectativas del proyecto no se cumplieron, porque no existían las condiciones para enfrentar la competencia que significó el canal de Panamá, las limitaciones y la influencia del contexto imperante: invasiones, la Revolución mexicana y la inestabilidad política.

### **2.1. La inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FNT)**

A finales del Porfiriato 1880-1911, se ejecutó un proyecto modernizador que comenzó con la estrategia de participación del gobierno basada en negociar los conflictos entre grupos políticos y militares, obtener el reconocimiento exterior de otros países, cuestión que les permitió establecer firmes relaciones comerciales: inversión y préstamos indispensables para el sostenimiento de los nuevos planes, todo ello respaldado de una legislación económica que evidenciaba la invitación abierta a invertir en un país que cedía ventajas y beneficios, elementos del proyecto político de Porfirio Díaz.<sup>100</sup>

La política económica se resume básicamente en dos aspectos: a) la atracción de inversión extranjera, que permitió generar la industrialización en algunas regiones; y b) la construcción de obras públicas, que favorecieron la creación de vías de comunicación, una infraestructura que permitió satisfacer necesidades elementales de un país que pretendía surgir como un Estado moderno. Así se vieron beneficiados grupos empresariales (nacionales y extranjeros), los actores del gobierno, las élites locales, y por supuesto, los empresarios que vinieron a México y participaron de la transformación.

El objetivo principal era la vinculación con el exterior<sup>101</sup>, fue prioridad que dicha atracción de capital procediera de países europeos, evitando, en gran medida, la irrupción

---

<sup>100</sup> KUNTZ FICKER, 2015, pp. 63-4.

<sup>101</sup> JIMÉNEZ CASTILLO, 2007, p. 129.

del gobierno estadounidense en territorio nacional. Las medidas para la recuperación nacional tenían como eje proporcionar a los inversionistas extranjeros todas las facilidades y concesiones necesarias sin mostrar objeción alguna, sin olvidar garantizarle la seguridad que ofrecía el Estado. El anhelado desarrollo se respaldó del capital extranjero y por lo tanto dependió financiera, administrativa y tecnológicamente<sup>102</sup>, siempre de la evolución industrial internacional.

Para el caso del istmo de Tehuantepec como para otros países de América Latina de 1880 a 1914 las inversiones británicas fueron bienvenidas, debido a:

“la creciente demanda de productos alimenticios y materias primas para el mundo industrializado, la revolución de las comunicaciones y el transporte mundiales, el empeño de Gran Bretaña en el libre comercio, el empeño de América Latina en el incremento de las exportaciones y el restablecimiento del crédito de América Latina en los mercados financieros londinenses.[...] centro financiero que dominaba el transporte marítimo comercial mundial, [...] la libra esterlina era el principal medio de intercambio comercial internacional.”<sup>103</sup>

El discurso de la modernidad se propagó de lo nacional a lo local, modernidad y progreso, de forma global México ocupaba ser un Estado-nación en transformación: económica, política y socialmente, la forma de hacerlo visible fue la generación de la infraestructura necesaria para formar una urbanización. El siguiente escalón representado por los estados, en este caso Veracruz y Oaxaca, sus respectivos gobiernos cumplieron con la misión de ofertar la construcción de los ferrocarriles, como sucedió en otros estados, como la pócima mágica de los problemas estructurales de la época, la agricultura, la industria requirió del incentivo de un medio de comunicación para su expansión, la aparición de las grandes ciudades y el surgimiento de nuevos centros de población fue parte del armazón del nuevo México; y por último, los gobiernos municipales compuestos en su mayoría por integrantes de las élites locales, se incluyeron en el proceso de modernización, participaron, desde luego las actividades de esas grandes familias comerciantes y latifundistas mejoró, generó mayor ganancia con el establecimiento de un

---

<sup>102</sup> KUNTZ FICKER, 2015; RIGUZZI Y KUNTZ, 1996.

<sup>103</sup> GARNER, 2013, p. 38-39.

ferrocarril de tal magnitud como el de Tehuantepec, a fin de cuentas el proyecto nacional señalaba la integración de las diversas regiones del país.

Por lo tanto en la inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en enero de 1907 se enmarcó la exaltación del desarrollo de una región, de México en el comercio, del gobierno mexicano y de un empresario londinense, el hecho manifestó también la expansión comercial de Gran Bretaña en América Latina. Pese a que en ese año la construcción del canal de Panamá estaba en curso no figuraba como una complicación o competencia, muy a pesar que los planes expansionistas de los Estados Unidos mantuvo su curso sobre El Caribe.<sup>104</sup>

Banqueros, comerciantes, políticos de todos los niveles, los invitados del presidente Díaz y los del empresario encargado de la reconstrucción celebraron la inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec que presentó condiciones “suficientes” para ponerlo en marcha, pero que, no cumplió hasta ese momento todo lo establecido en el contrato:

“Diputados del Congreso Local como Laure M. Candiand, Amado H. Santibáñez, [...] magistrados del Tribunal de Justicia como Rafael Hernández, [...] miembros de los colegios normales de profesores, el instituto de Ciencias y Artes, la Escuela Industrial Militar, [...] miembros del comercio, minería, industria, agricultura. [...] con motivo de la inauguración partieron cuatro trenes: [...] el tren presidencial con: Porfirio Díaz, José I. Limantour, Leandro Fernández (Secretario de Comunicaciones), Justo Sierra (Secretario Instrucción Pública), los subsecretarios de relaciones y de fomento, Guillermo de Landa y Escandón (Gobernador del Distrito Federal), Emilio Pimentel (Gobernador de Oaxaca), Manuel García Méndez (Magistrado de la Corte de Justicia), el Teniente Coronel Pablo Escandón y el Mayor Porfirio Díaz.”<sup>105</sup>

“En el tren Thompsonian del embajador americano: El varón de Van Wangenheim (Alemania), Charles Wauters (Bélgica), Antonio Martín Rivero (Cuba), Reginald Tewel (Inglaterra), Francisco R. Oria (Guatemala), Baltazar Estupinian (El Salvador y Honduras), barón Minosi Arakawa (Japón), Gregorio E. Wellant (Rusia). Mientras que el tren No. 1 (Carro Tehuantepec) salieron: Weetman D. Pearson, John B. Body, Harel Pearson, S. Mackew (del Ferrocarril de Guadalajara a Guaymas), Harel Pape y H. Sturt (Agente Financiero de Pearson). También asistió

---

<sup>104</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, pp. 218-219.

<sup>105</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 81

la prensa, entre otros, Victoriano Agüeros, Filomeno Mata, Ignacio Icaza, José Landero y Coss.”<sup>106</sup>

Aunque el contrato marcaba 30 pies de fondo, el dragado solo cubrió 27 pies en el puerto de Coatzacoalcos, sin embargo, esta profundidad se consideró suficiente para buques de gran tonelaje, pero desde 1907 hasta el levantamiento de inventario del FNT ante la cancelación del contrato del gobierno mexicano con la empresa Pearson, sostener el mantenimiento del dragado de las dársenas, tanto de la bahía de Coatzacoalcos como la de Salina Cruz, fue constante debido a las condiciones geográficas de la región del istmo. Las expectativas siempre fueron demasiado altas:

“Creo que estamos destinados a dominar una buena porción del comercio del mundo, y durante el año próximo esperamos transportar más de 600, 000 toneladas de carga, ósea un exceso de 33% sobre la mayor cantidad que se ha transportado por el Ferrocarril de Panamá. En todo caso, cualquiera que sea nuestra fortuna dominaremos siempre el tráfico del Valle del Mississippi, aún después de que haya sido construido el canal de Panamá. Nos hemos aliado a las grandes compañías de vapores, y al comenzar tendremos a nuestra disposición 12 vapores rápidos de una capacidad de 5 a 12, 000 toneladas”.<sup>107</sup>

### **2.1.1. Los primeros movimientos obreros del FNT**

Mientras se celebró la puesta en marcha del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, a comienzos de 1907, también se vivieron las primeras grandes huelgas que marcarían el Porfiriato, por ejemplo, la huelga de Cananea (1906) en Sonora, la huelga de Río Blanco (enero de 1907)<sup>108</sup>, sólo por mencionar dos de las más importantes, que tiene que ver con el desgaste del gobierno de Díaz y las deplorables condiciones laborales que vivía la clase obrera de finales del siglo XIX. Estos primeros síntomas de contraste entre la modernización de México y las nuevas ideologías que permitieron a la clase obrera exigir mecanismos institucionales de negociación obrero-patronales.<sup>109</sup>

---

<sup>106</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 81

<sup>107</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 82

<sup>108</sup> Véase GARCÍA DÍAZ, 2007.

<sup>109</sup> GONZÁLEZ SIERRA, 1986.



Desde la etapa de reconstrucción del ferrocarril y las instalaciones portuarias se suscitó el problema de la escasez de mano de obra. Las políticas de colonización y el despojo de tierras comunales propiciaron el repliegue de la población indígena a la sierra. Esto ocasionó la utilización de mano de obra enviada de otros países como fue el caso de los coreanos, chinos, japoneses, negros, etc. Llegaron también trabajadores de otras regiones del país. Esta composición de trabajadores se enfrentó a condiciones poco favorables, puesto que la lucha por su sobrevivencia comenzaba desde su reclutamiento y traslado. El proyecto mismo de desarrollo provocó y evidenció las condiciones de progreso desigual entre poblaciones, personas y empresas, por una parte surge un crecimiento demográfico importante en la región, la presencia y establecimiento constante de grupos extranjeros en ese espacio. Además dicho incremento poblacional obedeció a la importancia que la población tuvo en el trazo de la ruta ferroviaria, hecho que produjo el despoblamiento de otros poblados olvidados por la traza del ramal, por el cambio en las actividades que se desarrollaron, como ocurrió con los trabajadores de las monterías en el caso de Minatitlán, o con los jornaleros de las plantaciones agrícolas que escaparon de ellas.

Antes de la inauguración del anhelado ferrocarril de Tehuantepec surgió una huelga lo que debería observarse como un antecedente de un mal comienzo pero que en su momento la compañía parece haberle dado menor importancia, expresión de que algo funcionó mal, ya sea la administración a cargo de los ingleses que como lo analizó Rojas Rosales<sup>110</sup> se dio en orden jerarquizado, o como resultado de la propagación de las ideas magonistas en la región, o con la fuerza de una mano de obra que desde la construcción del ferrocarril padeció la ocupación de su espacio, la explotación de sus recursos, etc.

En pleno 1903 se originó una movilización a cargo de los mecánicos de los talleres de Rincón Antonio, Oaxaca (hoy Matías Romero), un punto considerado el corazón del FNT pues en él yacen los más grandes talleres cuyo objetivo fue dar mantenimiento no sólo a los trenes que circulaban en la ruta sino al propio ramal ferroviario.<sup>111</sup> Las razones como bien dice Ortega: el aumento de las horas de trabajo y la disminución de los sueldos.<sup>112</sup> Fueron apoyados por la Unión de Mecánicos Mexicanos, los fogoneros de Coatzacoalcos, la prensa no difundió el asunto por la influencia del gobierno y la empresa Pearson and Son

---

<sup>110</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 263-264.

<sup>111</sup> SEDANO ORTEGA, 2016, pp.143-144.

<sup>112</sup> SEDANO ORTEGA, 2016, p.

Limited.<sup>113</sup> Sin embargo, otro levantamiento se efectuó antes en Rincón Antonio con la participación de los fogoneros de Coatzacoalcos, apoyados también por la unión presidida por Ramón Gallinar<sup>114</sup>.

Lo que resalta en dichas manifestaciones es que si bien no fueron huelgas prolongadas, el paro duró 14 días, se expresaban con cierto respeto hacia la compañía del ferrocarril, para organizarse y cobrar fuerza se buscó la integración de todos los trabajadores del ferrocarril y no sólo de uno o dos sectores, o de una sola sección del ramal. “Los trabajadores exigían un aumento de entre 50 centavos y 2.50 pesos sobre su sueldo.”<sup>115</sup>

Pero las manifestaciones o revueltas en la región no sólo ocurrieron hacia la compañía del ferrocarril, acontecieron también en las plantaciones, como es el caso documentado por Mendoza<sup>116</sup> en la plantación “La Oaxaqueña” ubicada en lo que hoy se conoce como Jesús Carranza, Veracruz, empresa agrícola de más de 16, 000 hectáreas, durante diciembre 1906 se formó una revuelta a cargo de los inmigrantes japoneses acarreados a la región para trabajar en pésimas condiciones laborales.<sup>117</sup> Esto hablar de los estudiados, lo cual que no permitir descartas si hubo otras sublevaciones en otras plantaciones de la época.

El año de 1911 marcó otro episodio de huelga en Coatzacoalcos, los checadores y peones solicitaban aumento salarial, reducción de la jornada de trabajo, que el trabajo por horas fuese cubierto como un día completo, y el pago de doble jornada cuando laboraran los domingos o por las noches. Anunciaban su paro como forma pacífica, “el motivo era que se encontró una caja robada dentro de un carro, por lo que se ordenó la destitución del checador y los estibadores”<sup>118</sup>. Es hasta este año en el que se anuncia la instalación del comité de representantes de la Unión Obrera en Salina Cruz, “integrado por: presidente, Roberto Medina Jiménez; primer vocal, José de Jesús Leones; segundo vocal, Joaquín de la Rosa, tercer vocal, Antonio Suppiriche; cuarto vocal, E. Macal; secretario, A. Castillo.”<sup>119</sup>

---

<sup>113</sup> ROJAS ROSALES, 2004, en SEDANO ORTEGA, 2016, p. 144.

<sup>114</sup> SEDANO, 2016, p. 146.

<sup>115</sup> IBIDEM, p. 157.

<sup>116</sup> MENDOZA MARTÍNEZ, 2011, pp. 7-10.

<sup>117</sup> MENDOZA MARTÍNEZ, 2011, p.11.

<sup>118</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 259-260.

<sup>119</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 261.

Otra de las actividades que surgieron dentro del proceso de la reconstrucción del ferrocarril fue la exploración y explotación de petróleo a partir de su descubrimiento en 1901, la industria petrolera permitió la llegada de una segunda oleada de inmigrantes a la región, la construcción de la refinería ocasionó que Minatitlán emergiera nuevamente, la refinería en 1908, “los trabajadores de la refinería improvisaron reducidos cuartos alrededor de la industria; la empresa Pearson and Son y posteriormente la compañía “El Águila” construyeron galerones en los cuales se hacinaban amplios grupos de trabajadores.”<sup>120</sup>

Cuestiones como el abuso de autoridad que obedecían a la estructura organizacional de la empresa que administró el ferrocarril: el rango o jerarquía que mantenían unos sobre otros, la administración de una empresa constructora extranjera: las extenuantes horas de trabajo, la responsabilidad por alguna pérdida, causa de robo o extravío, los casos de desperfecto de las máquinas o instalaciones del ferrocarril recaían directamente en los obreros; en una segunda etapa, las quejas recaían en la negativa de la empresa para hacerse cargo de gastos y responsabilidades en los accidentes de trabajo. Estos hechos abren paso a la gestación hacia 1915 de organizaciones obreras integradas también por campesinos en el estado de Veracruz, agrupados posteriormente en una sola organización campesina nacional. Y posteriormente los nacientes sindicatos de trabajadores ferrocarrileros.

### **2.1.2. El funcionamiento del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec: 1907**

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec comenzó a operar considerando el servicio diario de 10 trenes de carga y 2 de pasajeros. El presidente Porfirio Díaz y Weetman Pearson se encargaron de colocar los sellos a las mercancías que estaban listas para ser transportadas por el ferrocarril hacia Coatzacoalcos, donde otra embarcación las conduciría hacia el Atlántico. El primer navío que desembarcó sus productos (12 000 toneladas de azúcar) fue el Arizonian. Del lado del Golfo arribó el Luckenbach, con 7 000 toneladas de viguetas cuyo destino final era San Francisco.<sup>121</sup>

La línea del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec construida por la Compañía Pearson contó con una longitud de 303 kilómetros que iniciaba en Puerto México (hoy

---

<sup>120</sup> AGUILAR SÁNCHEZ, 1999, pp. 60-61.

<sup>121</sup> ROJAS ROSALES, 2004.

Coatzacoalcos, Veracruz) y concluía en la estación del puerto de Salina Cruz, Oaxaca. El ferrocarril atravesó varios ríos: el Chacalapa, el Pelotal, el Sanz, el Jaltepec, el de Jumuapan, Sarabia, Mogoñe, Malatenango, Almoloyas y el Coatzacoalcos con sus diversos afluentes que descienden de Oaxaca y desembocan en el Golfo de México.<sup>122</sup>

En cuanto al trazado del ferrocarril cabe mencionar que Minatitlán, por ejemplo, no fue considerada dentro de la ruta para la realización de este proyecto en un primer momento, la traza del ferrocarril partía de Coatzacoalcos y se orientaba hacia Jáltipan. No obstante Minatitlán fungió por mucho tiempo como la aduana marítima, poblado clave para los explotadores de madera como ruta de paso del comercio interregional que se dirigía a Tabasco, Chiapas y Oaxaca por los numerosos afluentes del Coatzacoalcos, tiempo más tarde la línea del ferrocarril de Tehuantepec contaba con un ramal a Minatitlán su construcción obedeció a la necesidad de dar salida a la producción petrolera que iba al puerto de Coatzacoalcos. Otra conexión era la que hacía con el Ferrocarril Veracruz al istmo, en Santa Lucrecia (hoy Jesús Carranza) destinado a trasladar la producción agrícola y ganadera de Acayucan, Minatitlán y los Tuxtlas.

Las pendientes máximas de la línea se ubican en el estado de Oaxaca, en las sierras de Niza Conejo y Chívela donde se alcanzan altitudes de poco más de 250 metros sobre el nivel del mar. Los sitios importantes de la ruta son: Salina Cruz, Tehuantepec (puerto de enlace), Rincón Antonio hoy Matías Romero, Oaxaca (centro de máquinas y talleres), San Gerónimo (Ixtepec) desde donde hace conexión con el ferrocarril Panamericano, que realiza un recorrido paralelo a la costa del Pacífico por los estados de Oaxaca y Chiapas, hasta la estación de Suchiate, en la frontera con Guatemala, Petapa, Santa Lucrecia (hoy Jesús Carranza) y, finalmente, Puerto México (hoy Coatzacoalcos).<sup>123</sup>

La administración de Pearson & Son Ltd dura de 1899 a 1919, durante ese tiempo las obras de los puertos se consideraron un proyecto de Estado, pues el gobierno mexicano participó como socio de la compañía, a través de un contrato que los comprometía a partes iguales con la empresa de Pearson, no se trataba de una concesión más para la construcción de los ferrocarriles como sucedió con otras líneas. Los primeros cargos fueron ocupados de la siguiente manera:

---

<sup>122</sup> MIRADA FERROVIARIA, Núm. 2, p. 2.

<sup>123</sup> Planoteca CEDIF, Fondo: Orizaba, plano núm. 1160: Carta general del estado de Oaxaca, 1912; AGN, Fomento Ferrocarriles, caja 31; CPD, legajo XXXIV, doc. 018275, noviembre de 1909.

**Cuadro 9. Cargos de la Compañía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1908**

Nombre	Cargo	Lugar de residencia
Weetman D. Pearson	Presidente	Londres, Inglaterra
Emilio Velasco	Representante	Ciudad de México
John B. Body	Vicepresidente	Ciudad de México
W. B. Ryan	Gerente general de tráfico	Ciudad de México
J. N. Galbraith	Gerente general	Rincón Antonio, Oaxaca
H. W. Morris	Ayudante del gerente general	Rincón Antonio, Oaxaca
D. Coe	Ingeniero en jefe	Rincón Antonio, Oaxaca
H. O. Connor	Contador	Rincón Antonio, Oaxaca
F. Q. Rutherford	Cajero	Rincón Antonio, Oaxaca
C. Greene	Superintendente	Rincón Antonio, Oaxaca
H. P. Durham	Superintendente fuerza motriz	Rincón Antonio, Oaxaca
J. J. Lewis	Superintendente terminal	Puerto México, Veracruz
J. H. Ruoff	Almacenista general	Rincón Antonio, Oaxaca
N. F. McKenzie	Pagador	Rincón Antonio, Oaxaca
E. J. Ford	Contador de carros	Rincón Antonio, Oaxaca
W. E. Waugh	Despachador en jefe	Rincón Antonio, Oaxaca

Fuente: Elaborado a partir de AGN, SCOP, expediente 2/748-1, f. 1, 28 de abril de 1908, en ROJAS ROSALES, 2004, pp. 85-86.

La operación del ferrocarril desde 1894 contó en la sección norte con 7 furgones y 113 plataformas, y en la sección sur 3 furgones, 40 plataformas, 5 cabooses.<sup>124</sup> Fue necesario tiempo después el arme de 25 jaulas, 12 furgones y se percibió la falta de plataformas en Tehuantepec. La empresa Pearson adquirió a partir de su administración: 60 furgones, 100 góndolas, 3 carros tanques para petróleo, 1 grúa para accidentes y 2 de palas de vapor.<sup>125</sup> También se consideró la capacidad de carga y descarga en bodegas y puertos por lo que:

“[...] se presentó al ministerio un cálculo de la capacidad de los furgones existentes para carga y de los furgones adicionales que se proponía adquirir. Existían: 59 con capacidad de 27 toneladas, 81 de 23, 100 de 27 ya autorizados, 100 de 27 propuestos adicionales, daría una

<sup>124</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 117.

<sup>125</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 117-118.

dotación total de 340. Se deducirían 40 para tráfico local, 10 para servicio de la vía, 27 en reparación y quedaron 263 aprovechables para tránsito. El tiempo para hacer el viaje redondo sería, 1 día cargando, 2 días en el camino, 1 día descargando, 2 días de vuelta, total 6 días, habría 44 furgones de capacidad diaria, dividiendo 263 furgones por 6 días, multiplicados por un promedio de 18 toneladas cada uno, darían 792 toneladas de carga diaria en una dirección. Se esperaba tráfico de tránsito en promedio de 1,000 toneladas diarias, 666 rumbos al sur y 334 al norte. Igualmente se autorizó la compra de 20 periqueras para ganado a \$1,800 para un total de \$36,000.”<sup>126</sup>

El contrato y las disposiciones del gobierno mexicano permitió a la compañía del ferrocarril importar maquinaria, materias y todo lo necesario para su funcionamiento, se completó el material rodante con la compra de “5 coches de pasajeros y equipajes [...] a la American Car & Foundry Co., un coche de 1ª clase, en oro \$4,500, 3 de 3a, \$3,095, uno de equipaje, correo y express combinados, \$2,990.”<sup>127</sup> Constantemente fue necesario reparaciones a los coches por el detrimento que sufría la madera con el clima.

### **2.1.3. Estaciones, precios y cargas**

El reglamento de ferrocarriles reguló las tarifas con base a una clasificación que dividía en seis géneros las mercancías transportadas en un carro semi-lleño y diez géneros en el caso de los carros llenos de mercancías, respetando un orden alfabético. Debía indicarse el rango y tipo de carro de la transportación, por la mercancía no clasificada se cobró otros porcentajes desde 1895.<sup>128</sup>

El pago se cubrió por adelantado, exceptuando sólo la carga de vapores cuya conexión no excediera de 15 kilómetros de distancia, bajo ninguna circunstancia el pago por carga fue menor a 25 centavos. Las muestras y pequeños bultos no debían exceder de 100fr.-12:50frs por pie cúbico para su traslado; la clasificación de mercancías peligrosas quedaban exentas en la aplicación de la tarifa básica arriba mencionada, y sólo se recibirían

---

<sup>126</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 118-119.

<sup>127</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 119-120.

<sup>128</sup>ROJAS ROSALES, 1895, pp. 35-49.

arreglando su embarque directamente con la compañía del ferrocarril mediante convenio previo.<sup>129</sup>

Los tipos de flete y la clasificación de las mercancías estuvieron sujetos a cambio sin previo aviso. Las líneas que conectaban en Salina Cruz por el Pacífico debían marcar en sus bultos el puerto de destino y anexar la frase: "vía Puerto México".<sup>130</sup> Todas las facturas consulares previamente legalizadas debían remitirse a los consignatarios en el puerto de destino y no a Puerto México; las expediciones a la orden por conveniencia a los intereses de los embarcadores debían llevar el nombre del consignatario y figurar en el reconocimiento. Las cuotas por 1,000 kilos para el tráfico nacional y de importación se consideraban según su género y los kilómetros recorridos.<sup>131</sup>

La Secretaría de Comunicaciones autorizó por el flete de cada tonelada de mercancías y por cada kilómetro de distancia: en primera clase ocho centavos, en segunda clase siete centavos, en tercera clase seis centavos, cuarta clase cinco centavos, en quinta clase cuatro centavos y en sexta clase tres centavos. Los productos se clasificaban en: productos de la selva, productos agrícolas, animales y sus productos, productos inorgánicos, y mercancías generales.

La carga de los buques atracados en los muelles pasaba directamente a los carros del ferrocarril pero la que llegase de Salina Cruz en carros del ferrocarril tendría que almacenarse provisionalmente mientras hubiese buque que la condujese a su destino, por consiguiente, los almacenes se dedicaron, principalmente, a las mercancías destinadas a ser embarcadas y su capacidad fue la de los barcos mayores dedicados al tráfico interoceánico, en la época en que se proyectó el puerto (1898-1900), se destinó 4, 000.0 toneladas esa máxima capacidad que corresponde a barcos de 160 mts de eslora, y considerando que se necesitaba un metro cuadrado de almacén por tonelada de mercancía, incluyendo los pasillos para tránsito y de maniobras. Los almacenes de 126.0 mts de largo por 32.50 de ancho consistían en 4, 095.0 metros cuadrados de superficie.<sup>132</sup>

La compañía Pearson estableció medir la cantidad de carga en kilogramos, posteriormente se hizo en toneladas, una vez en que el ferrocarril paso a manos del

---

<sup>129</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp.

<sup>130</sup> AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. II, Expediente 154-1, Fojas: 5-6.

<sup>131</sup> AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Libro de Inspección Técnica, Quijano al administrador aduana de Salina Cruz, 26 de enero de 1895.

<sup>132</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 107-112.

gobierno mexicano. Según la lista de clasificación de las mercancías agregada al anexo de este trabajo se agrupaban alfabéticamente hacia 1907, bajo 5 géneros: productos de la selva, productos agrícolas, animales y sus productos derivados, productos minerales y mercancías generales.<sup>133</sup> Igualmente en el cuadro se establece la diferencia entre los productos ubicados dentro de la carga comercial y los que se utilizaban para construir otras obras de infraestructura del ferrocarril, de otros ferrocarriles, del gobierno y de la compañía Pearson.

El reglamento de ferrocarriles indicaba también que en cuanto a trenes ordinarios una clasificación en tres categorías: de primera, segunda y tercera clase; los trenes mixtos se organizaban de manera que se colocaban los carros de mercancías al principio, luego los coches de pasajeros de menor a mayor categoría: tercera, segunda y primera clase.<sup>134</sup> Quedó estrictamente prohibido transportar mercancías inflamables, peligrosas. En cuanto a las tarifas por transporte de pasajeros se cobró según el kilometraje recorrido, para los de 1ª clase el costo fue de 4 centavos, los de 2ª clase 3 centavos y los de 3ª clase 2 centavos por km respectivamente.<sup>135</sup>

Sin embargo, como documenta Rojas Rosales, “surgieron dificultades porque un tren de balastre llevaba diariamente pasajeros entre Tehuantepec y Salina Cruz, y el garrotero cobraba pasajes por orden del conductor”<sup>136</sup>, denuncia que realizó el jefe político dejando el asunto ante las autoridades locales. Por estos y otros inconvenientes el superintendente de tráfico del ferrocarril presentó una circular integrada por 26 artículos<sup>137</sup>, en donde destacó: a) la prohibición de la venta de boletos dentro del tren, b) el acceso a pasajeros enfermos que pudiera propagar una epidemia certificándolo con estimación médica, c) en cada estación se mantenía pizarrones de anuncios, en ellos resaltaban precisiones a los pasajeros: hora de llegada y salida de sus trenes, por ejemplo.<sup>138</sup>

En cuanto a las estaciones representaron serios problemas de mantenimiento, pasó igual con la línea telegráfica que operaba en malas condiciones, estaciones y los edificios, la causa en la mayoría de los casos, después de su inauguración, era el constante

---

<sup>133</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 158-163.

<sup>134</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 164.

<sup>135</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 162.

<sup>136</sup> ROJAS ROSALES, 2004, p. 165.

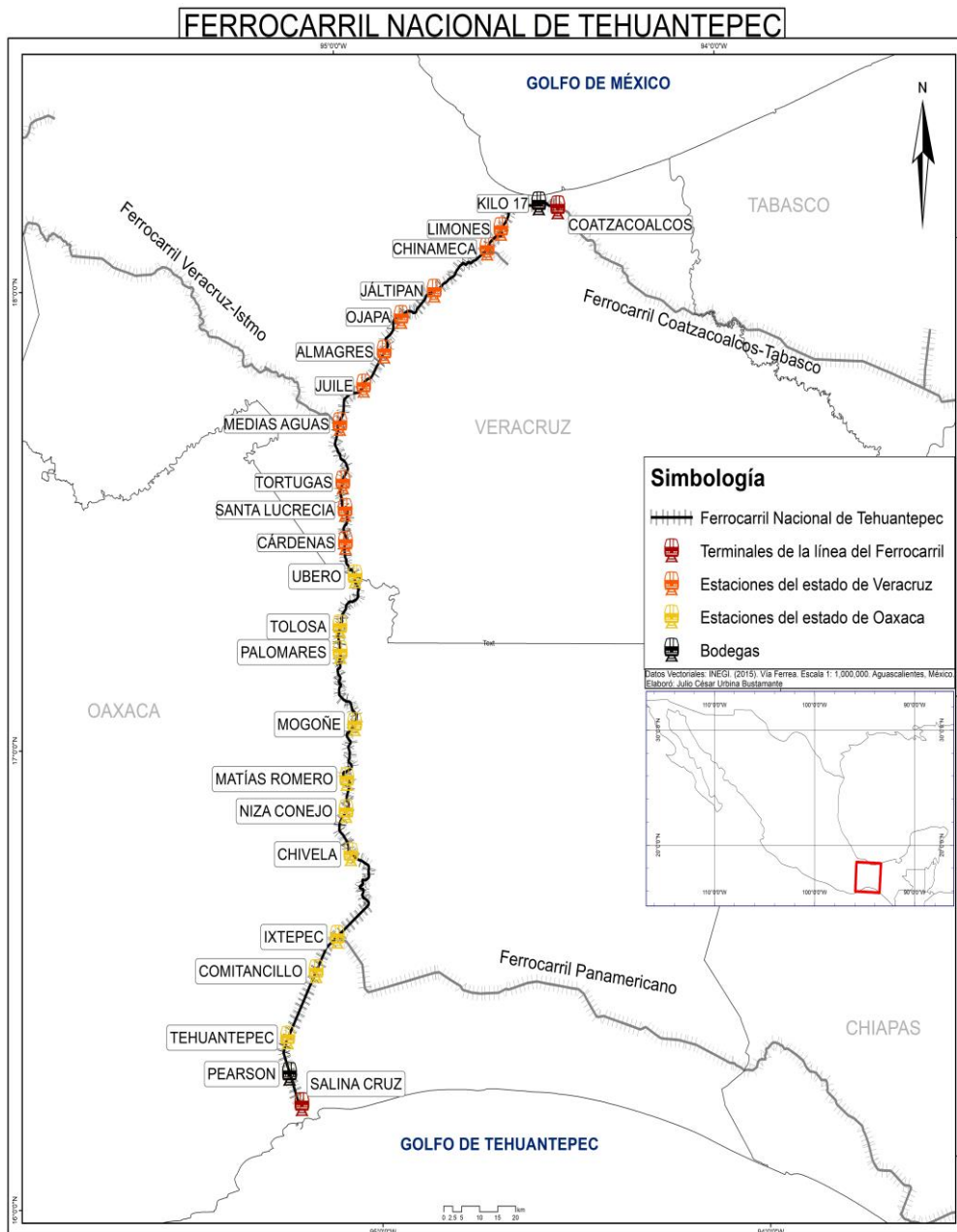
<sup>137</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 164-166.

<sup>138</sup> ROJAS ROSALES, 2004, pp. 164-166.



mantenimiento que requerían las instalaciones en general derivado de la alta concentración de salitre, sobre todo, en el caso de los puertos de enlace, se requería acondicionar la pintura de los edificios para contrarrestar la oxidación. El siguiente mapa señala la ubicación de las estaciones del ramal del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec de 1907 a 1914.

Mapa 3. Trazo del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec:



#### 2.1.4. Las compañías navieras y las rutas comerciales

La primera naviera con la que negoció la compañía Pearson en 1905 fue la American Hawaiian Steamship Co., una línea naviera que proporcionaba el servicio de Nueva York a Hawái vía de Tehuantepec y San Francisco. Las empresas navieras utilizaban el istmo para llevar y traer carga a Estados Unidos, Canadá, Alaska y Europa.<sup>139</sup> De 1908 a 1910 la compañía del ferrocarril estableció contratos con diversas líneas de vapor:

- a) “En el pacífico las conexiones fueron con la American-Hawaiian Line de Nueva York, la Canadian Mexican Pacific y la compañía londinense Jebsen Salvador Railway Steamship Line, la compañía Naviera del Pacífico de Guaymas, así como con la Toyo Kisen Kaisha, de Tokio.
- b) En el atlántico las conexiones eran con la American-Hawaiian Line de Nueva York, la Austro-Americana Line, la Trieste and Cunard Line, de Liverpool, la Compañía General Transatlántica de París, la Compañía Mexicana de Navegación de Veracruz, la Compañía Trasatlántica, de Barcelona, la Cuban Line y con la Royal Mail Steam Packet Co., por mencionar las más importantes.
- c) Entre Salina Cruz y Asia: La China Commercial SS. Co., La Eng Hok Fong SS. Co. Llegaban a Puerto México éstas: Harrison Line, Leyland Line, Cayo Line (Messrs. E. Bigland & Co.), Hambourg & America Line, Wolvin Line, Compañía Mexicana de Navegación. No obstante estableció contratos con otras compañías navieras<sup>140</sup>, incluso antes de terminada la construcción del ferrocarril, que se quedaron en los primeros intentos por negociar el paso por Tehuantepec.”<sup>141</sup>

Estas fueron las primeras compañías con las que la comunicación vía istmo de Tehuantepec se consideró en crecimiento, representando un rentable negocio utilizar el único paso trasatlántico en América. La primera reacción ante la nueva circulación mercantil fue el incremento de compañías de vapores interesadas en asociarse, en segundo

---

<sup>139</sup> AGN, SCOP, Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, vol. 2/757-1, fs. 65-70; Cuenta del Tesoro Federal (1897), pp. 596-597, 770, 785, 800, 826, 1086; AGN, SCOP, Libros de Invitaciones, defunciones e indiferente, 3 de Julio de 1907 y 2 de Abril de 1908, Limantour a Leandro Fernández.

<sup>140</sup> AGN, SCOP, Vol. II, Expediente 154-1, Fojas 7-8.

<sup>141</sup> Tomado de ROJAS ROSALES, 2004.

lugar, no bastaría con considerar el traslado de mercancías sino que los empresarios contemplaron la posibilidad de rentar o comprar al gobierno mexicano los derechos que les permitiera explotar dicha conexión.<sup>142</sup> En los anexos de la presente tesis aparece una lista completa de las compañías navieras con las que tenía negocios la compañía del FNT.

Otra propuesta de asociación se presentó en 1892 por Francis Laur quien pretendió una compañía naviera entre Europa y Asia a través del istmo de Tehuantepec. Argumentando las siguientes ventajas para México: a) mitigar la crisis de la plata, b) seguridad para el peso mexicano, c) integración de un mercado de exportación, d) transportación de México a Francia en sólo 12 días por medio de barcos cruceros, e) apertura a una marina mercante, f) combustible a precios bajos, tecnología y la suspensión de la tala de bosques mexicanos.<sup>143</sup> En contraste el gobierno mexicano debería pagar anualmente seiscientos mil pesos a través de la aduana de Veracruz, no obstante los inmigrantes embarcados por mediación de los cónsules o agentes mexicanos en el puerto de Havre o cualquier otro puerto de Europa, serían conducidos por la compañía a Veracruz, y la empresa recibiría por parte del gobierno mexicano cincuenta pesos por cada individuo, de entablarse el contrato tendría una vigencia de veinte años.

Las ofertas antes mencionadas reflejan la vulnerabilidad y las condiciones en las que participó el gobierno mexicano en dichas negociaciones, sin olvidar que evitó negociar con empresarios norteamericanos ante el inminente temor de la ocupación estadounidense. Eso puede ejemplificarse: 1893, Collis P. Huntington, empresario que poseía lo mismo navieras americanas que líneas férreas, estuvo interesado en arrendar o comprar el ferrocarril de Tehuantepec, a fin de cuentas a él le convenía mucho más, obtendría: un ferrocarril, sus compañías navieras seguirían dentro del comercio marítimo y tendría la libertad de administrar la empresa a su antojo<sup>144</sup>; 1895 Henry Taylor a nombre de James Lijons Cleminson & Son., ingenieros y contratistas, pretendían reconstruir y habilitar los puertos

---

<sup>142</sup> <sup>142</sup> Uno de los casos, lo apunta Rojas Rosales, en 1894 pretendía constituirse la Compañía Internacional de Navegación, en un principio diseñada por mexicanos e integrando a los países de América Latina y Canadá, considerando que la compañía se fortalecería con capital aportado por cada uno de los países, ocupando únicamente las tripulaciones latinoamericanas (con excepción de españoles o portugueses), el idioma oficial sería el español y su emblema sería una bandera oficial respetada por todos los países miembros. En AGN, SCOP, Expediente 2/633-1, fojas 5 a 36, año 1880. AGN, SCOP, Expediente 2/621-1, con fecha 28 de julio de 1892 a 25 de agosto de 1893.

<sup>143</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/621-1, con fecha 28 de julio de 1892 a 25 de agosto de 1893.

<sup>144</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/631-1, fojas 12-13, con fecha 11 de mayo de 1893 en Bernstein, 1973, pp. 310-312.

de Coatzacoalcos y Salina Cruz. En el caso de la compañía de vapores Americana Hawaiana mantuvo una línea directa entre Nueva York y Coatzacoalcos en el Atlántico y en el Pacífico entre San Francisco y Salina Cruz, vía las islas Hawaii y otros puertos.<sup>145</sup> Sobresalen los nombres también de las siguientes compañías: Pacific Mail SS. Co., Kosmos Line, Canadian Mexican Pacific SS. Co., Compañía Naviera del Pacífico.

## 2.2. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ante la Revolución Mexicana

Uno de los pocos investigadores que ha documentado y construido una historia de la etapa revolucionaria en el sur de Veracruz es Delgado Calderón, planteando que “durante los 10 años de luchas armadas los revolucionarios del Sotavento se aislaron e hicieron alarde de un regionalismo radical y de una visión localista que poco contribuyó a posicionarlos en el escenario nacional”.<sup>146</sup> Conocidos como los antirreeleccionista que protegían el triunfo de Madero en las elecciones de julio de 1910. Entre ellos destacaron Cástulo Pérez, Álvaro Alor y Panuncio Martínez.<sup>147</sup>

Entre ellos se puede contar también a Hilario C. Salas y Pedro Carvajal. Fue el gremio de comerciantes de Acayucan, Minatitlán y Coatzacoalcos los que tuvieron mayor participación e iniciativa en el sur de Veracruz con fueron Francisco Téllez, Ciro Ramos y Ramón Vasconcelos, debe considerarse la no adhesión de éstos al Partido Liberal lo que hace pensar en alguna situación local que provocó la urgencia de cambios de autoridad. Los líderes de los movimientos a nivel estatal fueron: Gabriel Gavira, Cándido Aguilar y Heriberto Jara.<sup>148</sup>

Delgado señala también que los revolucionarios de Acayucan y Minatitlán se inclinaron por la toma de poblaciones y cuarteles, emboscaban a las patrullas, asaltaban haciendas, estaciones y trenes, refugiándose en las selvas, montañas y pantanos, espacios inhóspitos.<sup>149</sup> En respuesta el gobierno mexicano, preocupado en parte por sus intereses en la empresa del ferrocarril del istmo movilizó fluvial, marítima y ferroviariamente sus contingentes de soldados y rurales en Acayucan, Minatitlán, Matías Romero, Coatzacoalcos

---

<sup>145</sup> AGN, SCOP, Expediente 2/631-1, foja 71, con fecha 15 de noviembre de 1894, fojas 89-90.

<sup>146</sup> DELGADO CALDERÓN, en VELÁZQUEZ, LÉONARD, HOFFMANN, Y PREVOT-SHAPIRA, 2009, p. 353.

<sup>147</sup> DELGADO CALDERÓN, 2009, pp. 354-355.

<sup>148</sup> DELGADO CALDERÓN, 2009, p. 358.

<sup>149</sup> DELGADO CALDERÓN, 2009, p. 359.

y San Juan Bautista<sup>150</sup>. “El núcleo de líderes maderistas del sur de Veracruz estaba formado por Pedro Carvajal, Guadalupe Ochoa y Manuel Paredes, los dos primeros pequeños propietarios de Acayucan y Jáltipan, y el segundo obrero especializado del Ferrocarril del Istmo. También participaron los ex comisionistas de la compañía petrolera “El Águila”, el licenciado Miguel Ángel Huidobro de Azúa y Edmundo Baruch.”<sup>151</sup>

En enero de 1911, los rebeldes del Sotavento oaxaqueño tomaron San Lucas Ojitlán, dirigidos por Sebastián Ortiz, sin embargo los contingentes militares del gobierno se movilizaron por ferrocarril y por río desde Veracruz, Orizaba y Matías Romero. Otros brotes armados se dieron en diciembre de 1910 en el sur de Veracruz a cargo de Guadalupe Ochoa, Pedro Carvajal, Manuel Paredes y el activista Enrique Colmenares Ríos atacando las plantaciones de la cuenca del Coatzacoalcos<sup>152</sup>.

A lo largo del trazo del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se ubicaron 22 estaciones, de las cuales durante el periodo revolucionario fueron destruidas:

- 1.-Chinameca
- 2.-Juile
- 3.-San Gerónimo
- 4.-Almoloya
- 5.-Comitancillo<sup>153</sup>

En la documentación consultada no se encuentran detalles específicos o que permitan reconstruir cómo y quiénes dañaron dichas estaciones, lo que si podemos considerar es que las estaciones diferían en el material de su construcción, clasificándose de la siguiente forma: dos estaciones de madera con techo de lámina (Calzadas y San Gerónimo); dos más con armazón de madera y forro de lámina (Almoloya y Chivela); otras cuatro estaban compuestas con armazón metálica y forro de lámina (Puerto México, Palomares, Lagunas y Tehuantepec); sólo existió una de mampostería y esqueleto metálico correspondiente a Rincón Antonio; y las trece restantes compuestas de mampostería de

---

<sup>150</sup> DELGADO CALDERÓN, 2009, pp. 360-362.

<sup>151</sup> DELGADO CALDERÓN, 2009, p. 358.

<sup>152</sup> DELGADO CALDERÓN, 2009, p. 365.

<sup>153</sup> Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo VIII. Estaciones, pp. 2415-2417.

distintos tipos, las de material especial fueron: Cárdenas, Tortugas, Santa Lucrecia y Salina Cruz; clasificadas en el tipo “H” estaban: Jáltipan, Ojapa y Medias Aguas; de tipo “M” fueron: Cárdenas, Ubero, Tolosa, Sarabia, Mogoñé y Río Verde.<sup>154</sup> De las destruidas durante la Revolución sólo dos fueron reconstruidas en 1920: Almoloya y San Gerónimo.

### 2.2.1. Huerta y su política económica

Después de todo lo que representó el movimiento maderista permitió considerar hacia los años 1912 a 1913, como la posibilidad de mantener el control en el país, negociar o pactar con las compañías extranjeras, o bien, volver al mismo sistema político de Díaz, era el destino de una nación convulsionada en todos los ámbitos. Tanto el gobierno de Madero como el de Huerta toleraron la oposición del gobierno norteamericano en México:<sup>155</sup>

“El 15 de septiembre de 1912, el gobierno norteamericano había enviado su nota de protesta más enérgica, en ella se culpaba al gobierno mexicano de discriminar a empresas y ciudadanos norteamericanos. Se citaban como impuesto la promulgación de un impuesto sobre el petróleo crudo, el despido de algunos centenares de empleados norteamericanos de los Ferrocarriles Nacionales, y el fallo judicial en contra de una compañía ganadera norteamericana. Además se le echaba en cara al gobierno mexicano no haber sido capaz de proteger la vida y las propiedades de ciudadanos norteamericanos.”<sup>156</sup>

Mucho se ha discutido respecto a que ni Madero ni Huerta buscaron una transformación social, el primero, buscó conservar el status económico y social, su enfoque priorizaba cambiar la estructura política. Mientras que el segundo, buscaba reemplazar a Madero en el poder, hecho del que deriva la conocida decena trágica,<sup>157</sup> ninguno dejó de considerar que la preservación de la estabilidad y desarrollo económico a través de las inversiones extranjeras.

Huerta a pesar de la agitación social que representó la Revolución mexicana, y las presiones por parte de los Estados Unidos, gobernó prácticamente durante un año y medio, su política interna después de descentralizarse el gobierno de Díaz, afrontó una

---

<sup>154</sup> Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo VI, p. 1835-1836.

<sup>155</sup> KATZ, 1981, pp. 116-117.

<sup>156</sup> KATZ, 1981, p. 138

<sup>157</sup> KATZ, 1981, p. 121; MEYER, 1991.

inestabilidad política generalizada en donde las distintas facciones revolucionarias se examinaron en busca de un gobierno afín a sus ideologías.

Pearson comenzó y desarrolló su empresa bajo comodidades, privilegiado en el trato que la élite y los políticos mexicanos le asignaban<sup>158</sup>: concesiones, contratos, exención de impuestos, todo un trato preferencial al que tuvo acceso como socio y amigo de Díaz. Sin embargo, hacia 1912 tuvo que salir de su sistema de confort y construir estrategias que le permitieran subsistir ante las adversidades de una nueva política, este fue el comienzo en donde la política interna mexicana de los gobiernos constitucionalistas no le favoreció y le permite entregar, en este caso, la compañía del FNT al gobierno de Carranza.

El 11 de marzo de 1912, la Compañía Mexicana de Petróleo “El Águila” S. A. antes S. Pearson and Son Limited, a través de su representante el Sr. Luis Riba, manifestó que dicha negociación pagaba como contribución al Estado y al municipio de Coatzacoalcos 186.00 pesos bimestrales. Y que ese impuesto le sería elevado a 192.00 pesos, es decir, 96.00 pesos a cada uno. Argumentó además que el pago que la compañía efectuaba en esta ciudad representaba un 5% porcentaje elevado considerando que en otros puntos del estado de Veracruz sólo cubría un 2 ½%.

El administrador de rentas del cantón de Minatitlán, informaba que por su depósito y expendio de iluminantes-lubricantes, para 1910 se le asignó un impuesto bimestral de 100.00 pesos al Estado, debido a sus ventas por 15, 446.61 pesos mensuales, sin embargo, en junio de 1911, R. López Carrara, representante de la compañía se inconformó ante la junta revisora del ramo, solicitando la reducción del impuesto argumentando la caída de sus ventas, lo cual le fue concedido quedando el pago en 80.00 pesos bimestrales. Pero a finales de ese mismo año las ventas efectuadas sumaban 2, 567.72 pesos.

La cuestión se resumía en la refinación de petróleo importado, por lo que de 1909 a 1912, se entabló un litigio entre la empresa y el gobierno, debido a que en la refinería “San Cristóbal” se refinaba petróleo importado. El gobierno insistía en que desde agosto de 1909 el administrador de rentas comprobaba e informaba que en dicho establecimiento se recibió un cargamento de petróleo crudo procedente de los Estados Unidos.<sup>159</sup>

---

<sup>158</sup> GARNER, 2013, p. 261; MEYER, 1991.

<sup>159</sup> AGEV, Secretaría de Gobierno, Sección Hacienda, municipio Puerto México, Cantón de Minatitlán, Caja 66, Exp. 53, Año 1912, fs. 1.45: el caso se sometió a la Junta Calificadora de Patente, para asignarse la cuota que debe pagar la compañía, y de cuenta del resultado designa una cuota mensual de 50.00 pesos mensuales,

La empresa de Pearson se encontró en medio de transformaciones, lentas, pero que lograron cambiar las prioridades y la operación de nuevos gobiernos: la descentralización del poder, que derivó en una reconstrucción, que generó a su vez la institucionalización del Estado mexicano. Proceso que sucedió de Francisco I. Madero al gobierno de Álvaro Obregón, consolidándose con Lázaro Cárdenas. Sólo que esta nueva forma de hacer política consideraba primordial delimitar las facultades, características e influencia del capital extranjero, a través de la regulación.

Aunque dicha regulación estuvo dirigida en un principio hacia las inversiones norteamericanas, por lo que Pearson muy probablemente no se encontró intimidado por este asunto. La postura estadounidense con respecto al gobierno de Huerta se distinguió por la negativa a la intervención del embajador Lane Wilson en los sucesos mexicanos, pero negó el reconocimiento al gobierno de Huerta por la forma en que accedió a él.<sup>160</sup>

El ferrocarril del istmo durante esta etapa albergaba a muchos barcos que descargaban, recogían materias primas y manufacturas en Salina Cruz, en pleno 1912, después se utilizó el paso por el puerto de Salina Cruz como almacén de combustible. En el gobierno de Huerta se consideró “dar a la Pearson Oil Company la concesión del ferrocarril de Tehuantepec por un periodo de veinticinco años y por la cantidad de veinticinco millones de pesos. Al parecer, Huerta está llamando a la puerta de las casas de empeño europeas, llevando al istmo bajo el brazo”.<sup>161</sup> Como señala Paul Garner:

“La Revolución representó una línea divisoria tanto para los intereses de Pearson en México como para las relaciones anglo-mexicanas en general. A pesar de los vínculos íntimos con el régimen de Díaz pronto estableció buenas relaciones con la administración maderista. Pero después de 1913 su

---

con arreglo a la Ley, la refinación de petróleo extranjero no está exceptuado de impuesto, Además no debía aclararse si la compañía de petróleo “El Águila” goza de la concesión que se le otorgó a los señores S. Pearson and Son Limited; lo que resulta de esta queja es que la Tesorería General reporta un adeudo de 8, 500.00 pesos por parte de la compañía citada, el administrador de rentas del cantón sugería que la Compañía de Petróleo “El Águila” tenía que pagar impuesto por refinar petróleo nacional o del extranjero, siempre y cuando dicho recurso no proviniera de los pozos de su propiedad en explotación. Aunque desafortunadamente en el expediente no aparece la resolución del gobernador, este conflicto da cuenta de las disposiciones que desde el gobierno federal se dictaban para comenzar a limitar la participación de las compañías extranjeras.

<sup>160</sup> KATZ, 1981, pp.62-63.

<sup>161</sup> O'SHAUGHNESSY, 1971, p. 120.



apoyo al régimen de Huerta no le permitió mantener ileso su política de la no-intromisión en la política doméstica mexicana.”<sup>162</sup>

### **2.2.2. El contexto y su influencia (1907-1914)**

Los eventos más notables de finales del siglo XIX y principios del XX, y que de alguna forma delinearon el proceso de reconstrucción del FNT, se desfasan además en cuatro niveles: internacionales, nacionales, estatales y locales. Para el primer caso, se consideran las relaciones de dos países con México (Inglaterra y Estados Unidos), y el desarrollo de los mismos en el plano comercial en América Latina; y la Primera Guerra Mundial. A nivel nacional el desarrollo de la Revolución mexicana, y con ello las primeras reformas políticas y económicas. En el plano estatal el surgimiento de la industria petrolera y las invasiones estadounidenses, las consecuencias de las políticas implementadas por los gobiernos, es decir, la respuesta de la población, especialmente la clase obrera y campesina. En lo local, la región del istmo de Tehuantepec se veía envuelta en los efectos de todos estos hechos.

La dinámica comercial de esta etapa predominó por la competencia para la obtención del control territorial de Centro y Sudamérica, la búsqueda de ventajas y beneficios incitaban a las grandes potencias a invertir en los sistemas de comunicación e industrialización: el dominio de la circulación comercial y militar fue uno de los más importantes objetivos, la ubicación de los espacios estratégicos que permitieran la supremacía de los gobiernos a través de la inversión de capital extranjero para la construcción de obras públicas en países con los que se pudiera negociar en ventaja. Así es como los istmos de Panamá y Tehuantepec figuraron como posibles enclaves comerciales. Sin embargo, la explicación a la conformación del mercado mundial y sus factores como señala Carlos Marichal se puede observar en el bloque de 1850 a 1873:

“[...] momento clave de impulso a la integración del mercado mundial; este avance fue poderosamente impulsado por acontecimientos como la fiebre del oro en California y Australia que estimularon una intensificación sin precedentes del intercambio económico entre el Atlántico y el Pacífico. Un segundo factor clave fue la multiplicación de polos dinámicos de crecimiento industrial; Gran Bretaña

---

<sup>162</sup>GARNER, 2005, p.19.

siguió siendo el líder industrial a nivel mundial, pero otras potencias, Francia, Alemania y los Estados Unidos surgieron como rivales, compitiendo por nuevos mercados como los de América Latina. [...] la gran revolución de los transportes que se realizó en este periodo y cuyo símbolo más visible fue el triunfo del ferrocarril a escala internacional.”<sup>163</sup>

La imperiosa ambición de conectar los océanos Atlántico y Pacífico a través de cualquier istmo (Tehuantepec o Panamá) para facilitar el tráfico de mercancía y de barcos de guerra, de las costas mexicanas a ambas costas de estadounidenses, y así conectar Asia, América y Europa, provocó que Estados Unidos se interesara por la construcción de un canal interoceánico.

Garner<sup>164</sup> da cuenta de grandes inversiones británicas entre 1895 y 1913, aunque como indica “no lograron igualar el ritmo de incremento de las inversiones directas de Estados Unidos, que aumentaron espectacularmente de 308 millones de dólares en 1897 a 1600 millones en 1913.”<sup>165</sup> Por otra parte, en cierta medida Gran Bretaña y su importancia comercial se vio diezmada ante la pérdida de la proporción del mercado en las regiones latinoamericanas, y que se convirtieron en “los principales objetivos comerciales y estratégicos de los comerciantes, fabricantes y políticos estadounidenses: México, el mar Caribe y América Central [...] poco antes de 1914.”<sup>166</sup> Lo que resulta en la concentración de sus intereses en los países donde aún comerciaba sin más inconvenientes: Argentina, Brasil y Chile.

La realidad comercial respecto de la estrategia de diversificación de las fuentes de inversiones y capitales extranjeros impactó directamente en el surgimiento de una abierta competencia en actividades como la minería, la industria o el naciente negocio del petróleo<sup>167</sup>:

“El área del imperialismo de los Estados Unidos a finales del siglo XIX comprendía, en el Pacífico: Hawái, Filipinas, Samoa, Guam y las islas Wake y Midway. El mediterráneo americano abarcaba una elipse con los territorios de

---

<sup>163</sup>MARICHAL 2017, pp. 7-8.

<sup>164</sup> GARNER, 2013, pp. 39-41.

<sup>165</sup> GARNER, 2013, p. 40.

<sup>166</sup> GARNER, 2013, pp. 41-42.

<sup>167</sup> Véase MEYER, 1991; GARNER 2013.

Cuba, Hawái, Santo Domingo, Puerto Rico, Venezuela, Colombia, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, El Salvador, Guatemala, Jamaica y México. A partir de la Segunda Guerra Mundial, cobrándose los empréstitos a Inglaterra y haciendo uso del dominio económico en el Caribe, las bases navales y aéreas han cerrado el circuito de Puerto Rico a las costas de Venezuela a través de las Pequeñas Antillas: Trinidad, Tobago, Granada, Barbados, Santa Lucía, San Vicente, Martinica, Dominicana, María Galante, Guadalupe, Antigua, Barbada, islas Vírgenes y Santo Tomás; incluidas, en tal mar interior Curazao, Guayana Británica, las islas del Maíz, del Caimán, el Cisne y los pequeños bancos enajenados, no menos que las Bahamas y Lucayas, con las posesiones de Jamaica: Caicos, Isla del Turco, etc., etc. Las bases y fondeaderos de la flota norteamericana se completan con las de Panzacola, Cayo Hueso, San Juan (Puerto Rico), Guantánamo, y Balboa y San Cristóbal, en Panamá.”<sup>168</sup>

La estrategia comercial y expansionista de los Estados Unidos consistió en “la adquisición de Alaska (1867) [...] y los 2 263 866 km cuadrados arrebatados a México (1848), [...] a lo que hay que añadir los 109 674 km vendidos después por Santa Anna”<sup>169</sup>; después se apoderó de Cuba cuyo hecho ratificó obligándole a firmar la Enmienda Platt 1902; consiguió Panamá en 1903; tres años después con el Tratado de París se apropia de Hawái, Guam, Filipinas y las islas Wake (1905), efectuando también la invasión a Puerto Rico ese mismo año y la ocupación a Santo Domingo. 1907 fue el año en el que “los delegados de cinco repúblicas centroamericanas firman 8 convenios en Washington sujetos a la pérdida de su soberanía. Y el proceso cierra ese año con la compra las islas Vírgenes a Dinamarca”.<sup>170</sup>

México como semicolonias de los Estados Unidos se encontraba prácticamente obligada a exportar materia prima y petróleo, la agricultura de plantación en varias de sus regiones cubrió también con las necesidades requeridas para el consumo de su vecino, esta es una situación que predominó en el istmo. En el bienio 1901-1902 la compañía Pearson descubrió petróleo y comenzó a explotarlo, convirtiéndose ésta en una incipiente industria que permitió también la formación de nuevos cuadros obreros.

---

<sup>168</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 219.

<sup>169</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 214.

<sup>170</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 214-215.

Este desarrollo industrial y el origen de una clase obrera conscientes de su condición laboral dada las experiencias formadas de la reconstrucción del ferrocarril, permitió que ciertos sectores con ideologías un tanto emanadas de los postulados de la Revolución mexicana comienzan a reflexionar sobre la necesidad de una legislación petrolera, la organización obrera de 1910 a 1913, el decreto de Cándido Aguilar en agosto (1914), la formulación de la Ley Agraria (1915), la formación de la Liga de Comunidades Agrarias (hacia 1926).<sup>171</sup>

En el nivel nacional y estatal hacia el año de 1914 el gobierno mexicano enfrentó la intromisión del gobierno estadounidense.<sup>172</sup> Durante las invasiones:

“fueron entregados a través el puerto de Coatzacoalcos a los representantes del gobierno de Huerta 200 ametralladoras y quince millones de cartuchos que el vapor “Ipiranga” transportaría al puerto de Veracruz y cuyo arribo fue impedido por contralmirante F. F. Fletcher el 22 de abril de 1914.”<sup>173</sup> “[...] el 26 de abril de 1914 anclan un barco frente al puerto de San Gerónimo, Oaxaca. [...] Mientras que Tuxpan permanecieron un crucero y un transporte. Asimismo las tropas norteamericanas desembarcan en Salina Cruz, Oaxaca.”<sup>174</sup>

No obstante es importante recordar que Carranza durante la guerra de 1914 declaró la neutralidad de México; comenzó a diseñar y difundir su legislación petrolera del 24 de junio de 1914 al 31 de octubre de 1917, el gobierno del estado de Veracruz expidió 3 decretos, preparando el camino hacia la recuperación de la soberanía nacional.<sup>175</sup>

### **2.2.3. Panamá y el desencanto del proyecto 1914**

El canal de Panamá representa hasta nuestros días el mayor desafío y desesperanza contra los posibles proyectos en el istmo de Tehuantepec, pensar en ello significa considerar al istmo como un complemento dentro de los planes de desarrollo, no como un punto

---

<sup>171</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 266.

<sup>172</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996; GARCÍA DÍAZ, 2009; MEDINA CASTRO, 1971.

<sup>173</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 276.

<sup>174</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 277.

<sup>175</sup> GARCÍA CANTÚ, 1996, p. 270; FOWLER, TOMO II, 2008.

medular que reúna las condiciones de competir con el canal. En el contexto de la geopolítica del siglo XIX debe apreciarse como el abanico de políticas económicas y de expansión que los Estados Unidos sobre América Latina.

Si el surgimiento de la república de Panamá y la influencia de Estados Unidos se observó como una ambición expansionista argumentando que el mundo necesitaba de un canal<sup>176</sup>, es decir, obtener el control de los territorios y sus gobiernos, proceso que implicaba competir y desplazar a los países europeos, Gran Bretaña por ejemplo, en el marco del dominio mercantil, marítimo, terrestre y político.<sup>177</sup> Dominar Panamá se logró aprovechando la separación de éste con Colombia, la distancia entre el istmo y su capital, un probable desconocimiento que el gobierno de Panamá tenía sobre su territorio.<sup>178</sup> La implementación de una serie de criterios políticos fue un tanto equiparable con la anexión de Chiapas a México y la búsqueda de la construcción de un canal vía istmo de Tehuantepec, el interés del gobierno mexicano sobre dicho territorio implicó siempre la latente preocupación de una ocupación<sup>179</sup>.

El proyecto del canal de Panamá representó también un conflicto, un choque espacial, pues la lógica de su construcción obedeció al asilamiento de la concentración de población panameña, se pensó y diseñó como un espacio estadounidense en Panamá, una parte integrante del cinturón centroamericano que los Estados Unidos dominaba. En el artículo *A Canal without a Zone: Conflicting Representations of the Panama Canal*, se analiza un mapa del canal de Panamá publicado en 1912 por la Sociedad Geográfica Nacional frente al mapa del proyecto del canal francés correspondiente a 1881, lo que proyecta la falta de relación entre el canal y el espacio que lo rodea.<sup>180</sup> En el libro *The Canal Builders: Making America's Empire at the Panama Canal*, se analiza la construcción del canal de Panamá, el análisis discursivo parte de cómo se proyecta el canal en una exposición en la feria mundial celebrada en San Francisco en 1915, cuya atracción principal fue la Exposición Internacional Panamá-Pacífico para conmemorar la reciente apertura de su canal<sup>181</sup> pero en dicha exposición de tan exaltada admiración:

---

<sup>176</sup> URBINA BARRERA, 1993, pp. 135-150.

<sup>177</sup> RODRÍGUEZ DÍAZ, 2000, pp. 87-110.

<sup>178</sup> RODRÍGUEZ DÍAZ, 2000, p. 98.

<sup>179</sup> VÁZQUEZ OLIVERA, 2000, pp. 19-50.

<sup>180</sup> LASSO, 2015, pp. 157-174.

<sup>181</sup> D. CARSE, 2013, pp. 123-125.

“No se representó a las personas que construyeron el canal, se manifestaba en una muestra a escala de la vía fluvial que cubría casi cinco acres, un conjunto de esclusas, barcos, trenes, edificios administrativos, pueblos y colinas boscosas. La narrativa y explicación parecía resultado de la estrategia política y la tecnología de un pequeño grupo de blancos protagonistas de América del Norte. [...] los constructores del canal fueron trabajadores de las Indias Occidentales, españoles, norteamericanos, negros y panameños”.<sup>182</sup>

El periodo de construcción del Canal de Panamá fue de 1904 a 1914. Comenzó a construirse tres años antes de la puesta en marcha del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1907 por Pearson. Dentro de los hechos que permitieron la invasión de los Estados Unidos en Panamá hacia 1989 se encuentran: la aparición de nuevos partidos, una nueva generación de políticos y sus procedimientos de trabajo.<sup>183</sup>

En ese mismo año Pearson competía en México por obtener el contrato de la construcción del gran canal de desagüe de la ciudad de México<sup>184</sup>. La inauguración del canal de Panamá se dio el 15 de agosto de 1914. El canal cambió el comercio mundial, prueba del papel de Estados Unidos en el escenario mundial, de igual forma brindó beneficios a cualquier otra nación que comerciara a través de él. El gobierno estadounidense administró y explotó el canal hasta su entrega al gobierno panameño que comenzó a negociarse hacia 1970, logrando que James Carter, presidente de los Estados Unidos, firmara el traspaso del canal en 1977.<sup>185</sup>

De 1914 a 1921 la presencia de los negros en el istmo de Panamá obedece al trabajo en las plantaciones, grupo discriminado como lo fueron también los inmigrantes de las Indias Occidentales por ser protestantes y a pesar de hablar inglés.<sup>186</sup> Zumoff afirma que las autoridades de la zona del canal establecieron la discriminación como medida para dividir la fuerza de trabajo, dejando a los trabajadores del Caribe negro en condiciones precarias de trabajo y con el más bajo salario. Aquí también se dio la formación de asociaciones de trabajadores generando dos importantes huelgas que fueron reprimidas, debilitando un

---

<sup>182</sup> D. CARSE, 2013, p. 124.

<sup>183</sup> L. CONNIFF, 2001, p. 102.

<sup>184</sup> GARNER, 2013, p. 164.

<sup>185</sup> L. CONNIFF, 2001, pp. 85-108.

<sup>186</sup> ZUMOFF, 2013, pp. 429-457.

movimiento obrero en Panamá, resultando la expulsión de muchos migrantes caribeños negros y el radicalismo obrero.<sup>187</sup>

Este proyecto de construcción del canal de Panamá trajo como resultado “la organización de un nuevo Estado: Panamá considerada una nación imaginaria creada por los norteamericanos, su construcción obedeció también a una importante ruta de tránsito global que reestructuró el orden hemisférico poniendo al centro a Estados Unidos.”<sup>188</sup>

Lo que Roosevelt tomó<sup>189</sup>, se basó en el contexto de 1901 cuando las negociaciones entre los Estados Unidos y Colombia por el derecho de construir un canal a través del istmo de Panamá se rompieron, dicho personaje formó una alianza con un grupo de panameños que buscan la independencia de Colombia, promoviendo el envío de buques de guerra al istmo para apoyar el movimiento independentista hacia 1903, lograda la independencia negoció un tratado con la nueva república generando la territorialización del canal en Panamá. Lo rescatable de la política estadounidense fue la campaña contra la malaria en pro de mejorar las condiciones de salud en las ciudades portuarias.<sup>190</sup>

Es interesante la apreciación de Noel Maurer y Carlos Yu cuando señalan que el principal beneficio del canal de Panamá para el comercio mundial fue acotar las distancias. Redujo la distancia en el comercio entre las costas este y oeste de América del Norte, o entre la costa occidental de América del Norte y Europa, carga que se transportaba por el ferrocarril transcontinental, o que de ser trasladada a través de Tehuantepec o por los ferrocarriles de Panamá, y que prácticamente reducía las distancias pero genera un costo adicional de \$ 3.00 por tonelada en Panamá y \$ 3.50 por tonelada en Tehuantepec.<sup>191</sup> Los factores tales como:

“La reducción en los costos de envío por milla a fines de 1920 provienen de las mejoras en la tecnología de envío o de las reducciones en el costo en el combustible o el trabajo, no así a la simple apertura del canal; la mayor parte de la carga que pasa por el canal a fines de 1920 consistió en petróleo del sur de California y madera del Pacífico Noroeste, pero ambos productos tenían sustitutos: el petróleo venezolano y la

---

<sup>187</sup> ZUMOFF, 2013, pp. 429-457.

<sup>188</sup> MAURER, 2013, pp. 1-14.

<sup>189</sup> MAURER, Noel y YU, Carlos, 2008, pp. 686-721.

<sup>190</sup> ARAÚZ 2006, pp. 1-39.

<sup>191</sup> MAURER, Noel y YU, Carlos, 2008, p. 691.

madera de pino del sur; el endeudamiento de Panamá no fue más bajos que los países que no eran protectorados estadounidenses.”<sup>192</sup>

<b>Cuadro 10. Distancias, tiempos y tarifas De Singapur a ciudades de Estados Unidos</b>			
<b>De Singapur a</b>	<b>Vía Istmo de Tehuantepec</b>		
	<b>Distancia</b>	<b>Tiempo</b>	<b>Tarifa</b>
<b>San Antonio</b>	19,258 Km	22.4 días	5490 dólares
<b>Houston</b>	18,920 Km	22 días	5368 dólares
<b>Dallas</b>	19,340 Km	22.5 días	5519 dólares
<b>Memphis</b>	19,821 Km	23.1 días	5692 dólares
<b>Kansas City</b>	20,164 Km	23.5 días	5816 dólares
<b>Saint Louis</b>	20,224 Km	23.6 días	5837 dólares
<b>Chicago</b>	20,613 Km	24.1 días	5977 dólares

Fuente: con base en datos del Instituto Mexicano del Transporte, IMT (2009). Tomado de PEYRELONGUE, 2012, pp. 126-127, modificado solo para el caso del traslado vía Tehuantepec.

El cuadro anterior muestra el tiempo de recorrido, las distancias y el costo de la transportación vía Tehuantepec de una ciudad asiática a costa este de los Estados Unidos a partir de la información del Instituto Mexicano del Transporte para el año 2009. Mientras que en el posterior se realiza una comparación por la transportación mediante el canal de Panamá y el istmo de Tehuantepec, de lo cual se deduce que si bien el traslado vía Tehuantepec es más rápido en términos de distancia por los días de recorrido, en cuestión de inversión en dólares por costo de transportación para dicho movimiento aumenta.

<b>Cuadro 11. Tiempo de recorrido y tarifas de transporte por contenedor De Asia a la costa este de Estados Unidos</b>				
<b>Vía/ruta</b>	<b>Canal de Panamá</b>	<b>Canal de Panamá</b>	<b>Istmo de Tehuantepec</b>	<b>Istmo de Tehuantepec</b>
<b>Tokio, Japón/Nueva York</b>	22 días	3,740 dólares	20 días	4,950 dólares
<b>Busan, Corea/Nueva York</b>	23 días	3,870 dólares	21 días	5,170 dólares

<sup>192</sup> MAURER, Noel y YU, Carlos, 2008, p. 693.



<b>Hong Kong/ Nueva York</b>	25 días	4,150 dólares	23 días	5,430 dólares
----------------------------------	---------	---------------	---------	---------------

Fuente: Instituto Mexicano del Transporte, IMT (2009). Tomado de PEYRELONGUE, 2012, p. 121.

#### 2.2.4. Carranza y la rescisión del contrato: 1918

El gobierno de Venustiano Carranza emanó de una guerra civil, fue por un lado, la oportunidad de iniciar una forma de gobierno legal y en orden, pero aún había facciones en conflictos, de 1917 y mediados de 1920, el desafío de su gobierno fue generar un nuevo Estado,<sup>193</sup> sin embargo, su gobierno se consolidó por medio de las lecciones de 1917 y la promulgación de una Constitución.

A diferencia del gobierno de Huerta, él enfrentó la coacción de dos gobiernos extranjeros: Estados Unidos e Inglaterra, por una parte, afrontó la violencia producida por el desarrollo de los conflictos entre los grupos constitucionalistas, y por otro lado, resistió a los grupos rebeldes conformados por terratenientes locales que lo consideraron una seria amenaza, tal es el caso de Manuel Peláez en la Huasteca petrolera.<sup>194</sup> Lo que ocurrió es que el Estado de Carranza y su política interna, como postulados del triunfo constitucionalista, cuestionó la participación de extranjeros en los asuntos nacionales, garantizó la soberanía, pero, sobre todo, promovió la propiedad de la tierra como dominio de la nación, cuestión que impactó directamente en los intereses de los inversionistas extranjeros acostumbrados a controlar su relación con el gobierno mexicano y la preservación de sus empresas.

Esta situación provocó cambios a fondo no sólo en la forma de relacionarse con el capital extranjero, también con el valor del subsuelo, sus recursos, y por ende, en una posible modificación de las prácticas locales, para explorar y explotar dichos recursos. Una crisis económica, el desempleo, migración de personas, y el caos que provocó una guerra requirió una dirección y administración del país que Carranza hizo posible mediante la aplicación de una Constitución. Su política interna promovió:

- a) Propiciar la producción agropecuaria por medio de otorgamiento de créditos o la renegociación de los que ya existían.

<sup>193</sup> FOWLER, 2008, p. 67.

<sup>194</sup> FOWLER, 2008, pp. 67-73.

- b) En la agricultura fortaleció los cultivos mexicanos de azúcar, café, plátano y garbanzo.
- c) Su política obrera respaldó en 1918 la Confederación Regional Obrera Mexicana, con lo que aseguró una organización obrera a su favor y terminó con las huelgas.
- d) En política hacendaria, buscó la gestión de operaciones bancarias y la regulación monetaria.
- e) Decretó en 1918 la necesaria denuncia de todos los terrenos petroleros e hizo obligatorio contar con una concesión gubernamental antes de proceder a su explotación, aún si éstas son anteriores a 1917. Lo que representaba una revisión de contratos, concesiones, en general, de la operación de las empresas extranjeras en territorio mexicano.
- f) Decretó el 19 de febrero de 1918 una renta anual y 5% de regalías sobre todas las tierras petroleras explotadas por los empresarios o arrendatarios de su superficie. Tanto como el registro de las propiedades petroleras, de lo contrario, contaron con un plazo de tres meses.
- g) La circular del 10 de julio de 1920 fija las condiciones y requisitos bajo las cuales se darían las concesiones, enfatizaba el asunto de las concesiones en zonas federales.<sup>195</sup>

En resumen, esto provocó que las diversas compañías asentadas en territorio mexicano sintieran amenazados sus intereses, sobre todo, porque marcaba el cobro de impuestos a sus diversas actividades hecho que no conocían, o salvo contadas excepciones, se producía una negociación con el gobierno en turno que los exentaba del impuesto. Otro aspecto interesante durante el periodo de gobierno de Carranza fue la nula aceptación del mismo por el gobierno estadounidense, pues debía elegir entre ceder a la presión de las compañías extranjeras a sus respectivos gobiernos, enfrentó también la presión de Estado Unidos en cuestiones internacionales como fue el caso de la primera Guerra Mundial en donde se le insistió declare su aliado.

---

<sup>195</sup> BROWN, 1993, p. 231, en FOWLER, 2008, pp. 92- 93.

Carranza y Álvaro Obregón diferían en cuanto a su política internacional, y esto implicó enfrentarse al ejército nacional., el principal factor de poder,<sup>196</sup> esto fue confirmado con lo desencadenado con el Plan de Agua Prieta: su muerte.

Aunque el gobierno interino de Adolfo De la Huerta actuó de forma conciliatoria en un principio, “entre los dueños de las empresas y los trabajadores, así como en la solución de los conflictos industriales, se inclinó por la negociación en los 195 movimientos de huelga a lo largo de su interinato, en los que participaron alrededor de 205, 428 trabajadores, sobre todo, obreros textiles, ferrocarrileros y mineros.”<sup>197</sup>

Es en este gobierno cuando se fundaron el Departamento del Trabajo y Previsión Social, se reforma la Junta de Conciliación y Arbitraje, sin embargo, la muerte de Carranza fue entendida por los empresarios como la posible anulación de los decretos emitidos en su mandato, el objetivo de ignorar el artículo 27 constitucional, y esto colocó al presidente interino en la disyuntiva de conseguir el reconocimiento de su gobierno negociando con el gobierno estadounidense el caso de las compañías petroleras.<sup>198</sup> De la Huerta en materia petrolera fue partidario de las disposiciones de Carranza y en concreto de su política en cuanto a preservar la soberanía nacional, por lo que intentó dividir y someter a las petroleras a la legalidad.<sup>199</sup>

Pearson logró proteger sus empresas, de cierta forma, de 1911 a 1914, año en que se dio la apertura del canal de Panamá y Carranza tomó posesión en el gobierno nacional, el encanto de operar una empresa con grandes facilidades se rompió ante la legislación carrancista que provocó efectos negativos en sus empresas, en donde se encontraba consolidado como personaje de la naciente industria petrolera. En pleno gobierno de Carranza vendió en 1918, la mitad de las acciones de la compañía “El Águila” convirtiéndolo en su socio a la Royal Dutch Shell, ese mismo año, ante el quebranto de su obra de infraestructura: el FNT, terminó por venderlo al gobierno de Carranza.<sup>200</sup> Autores como Garner y Meyer se han planteado dos cuestiones: ¿por qué Carranza compró un ferrocarril en un momento desfavorable? ¿Por qué Pearson adsedió a dicha venta? Sosteniendo como respuestas que el gobierno de Carranza buscó obtener el ferrocarril para ofertarlo con otra

---

<sup>196</sup> GARNER, 2013; MEYER, 1991; KATZ, 1981; FOWLER, 2008, p. 84.

<sup>197</sup> FOWLER, 2008, p. 90.

<sup>198</sup> ÍDID, p. 92.

<sup>199</sup> ÍDIDEM, pp. 95-96.

<sup>200</sup> GARNER, 2005, p. 20.

compañía, o bien, aprovechar sus utilidades en sus proyectos; por otra parte, se añade el hecho de que era el momento oportuno para que Pearson se deshiciera de una obra claudicada.<sup>201</sup> Más allá de estos planteamientos particularmente, me interesa tratar de explicar el conjunto de circunstancias que enmarcaron ese hecho, y por tanto, observar cómo beneficio o no a la región.

La cancelación del contrato con el gobierno mexicano para la operación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en 1918, fue un suceso que se venía postergando desde que en agosto 1912 Pearson perdió el contrato con el gobierno de Madero para el dragado de los puertos del istmo<sup>202</sup> y se dejó dicha concesión a una compañía estadounidense, incluso desde el desorden civil que implicó el inicio de la Revolución, también es de considerarse el decreto emitido por Madero en el que se negaba a empleados extranjeros la ocupación como ingenieros de los ferrocarriles nacionales de México y obligaba a los empleados extranjeros a emplear el idioma español.<sup>203</sup> Aunado a la presión por parte del gobierno de Carranza para hacer valer las estipulaciones del contrato de construcción, como lo señaló John Body, gerente de la compañía Pearson en México<sup>204</sup>, quien por entonces percibió que el inconveniente tanto en el puerto de Coatzacoalcos como de Salina Cruz es el mantenimiento de las dársenas que permitían la carga y descarga de mercancías, hecho que requería inversión constante.

En 1913 el único contrato que gana la compañía es el de la construcción de un muelle seco en el puerto de Veracruz,<sup>205</sup> en contraste afrontó la insistencia de pagar impuestos estatales y federales por la producción, refinación y transportación de petróleo. Desde 1912 el gobierno del estado de Veracruz introdujo un impuesto estatal a la producción de 14 centavos por tonelada de crudo, más el impuesto del timbre equivalente a 20 centavos por tonelada.<sup>206</sup> En ese mismo año se fundó:

“la Anglo-Mexican Petroleum Products Company (AMPP), con el hijo de Pearson, Clive Pearson, entonces de 29 años de edad, como presidente, con el propósito de comercializar los productos de “El Águila” fuera de México. Para

---

<sup>201</sup> GARNER, 2013; MEYER, 1991, pp. 299-301.

<sup>202</sup> GARNER, 2013, p. 300

<sup>203</sup> SEM: PEA, caja A4, Body to Crowdray, 8 de junio de 1912, en GARNER, 2013, p. 356.

<sup>204</sup> MEYER, 1991, p. 268

<sup>205</sup> MEYER, 1991, pp. 268-269

<sup>206</sup> SEM: PEA, caja A4, Body to Crowdray, 15 y 22 de junio de 1912, en GARNER, 2013, pp. 277-278.

1914, la AMPP había establecido oficinas y depósitos en Nueva York, Guatemala, Belice, Río de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Canadá, Uruguay, Paraguay y Chile, y por medio de sus oficinas centrales en Londres, estaba abasteciendo no sólo a la Marina Real sino también a los ferrocarriles en Rusia. [...] se formó la Eagle Oil Transport Company, bajo el control conjunto del “El Águila” y Pearson and Son.<sup>207</sup>

Dentro de las razones que impidieron el desarrollo del FNT después de 1913 fueron: la interrupción del tráfico nacional derivado de la Revolución y que ocasionó incautaciones, hurtos de mercancías, incendio a estaciones, substracción de material rodante, etc. Impactaron directamente en el flujo comercial internacional, los problemas internos del gobierno, la inestabilidad social, tanto como la competencia del Canal de Panamá lo cual intentaron contrarrestar con una reducción a sus tarifas en un dólar estadounidense por tonelada, ejemplo de ello fue que la American Hawaiian Steamship Company optó por la ruta vía Panamá en pleno 1914, según afirman autores como Meyer y Garner.<sup>208</sup>

La cancelación del contrato de la compañía constructora del ferrocarril significó para Pearson una amenaza para el sostenimiento de sus empresas de petróleo, como la adquisición de concesiones, propiedades y derechos de perforación, sobre todo, si se tomaba en cuenta la intromisión de los Estados Unidos en las decisiones del gobierno mexicano, sin embargo, las disposiciones de Carranza implicó la nacionalización de los ferrocarriles.<sup>209</sup> No obstante, los intentos de sostener las operaciones vía Tehuantepec no fue posible frente a un panorama de ilegalidad y desorden que provocó la suspensión de sus servicios por periodos. Según Garner, desde las oficinas centrales de los ferrocarriles constitucionalistas le informaron a John Body, gerente general de la compañía, la confiscación del FNT en abril de 1917, en ese mismo mes recibió la demanda formal derivada de la exigencia de Carranza ante el Congreso.<sup>210</sup> Oficialmente el contrato se canceló en febrero de 1918, entregándole a Pearson dos millones de libras esterlinas como indemnización.<sup>211</sup>

---

<sup>207</sup> MEYER, 1991, pp. 283-284.

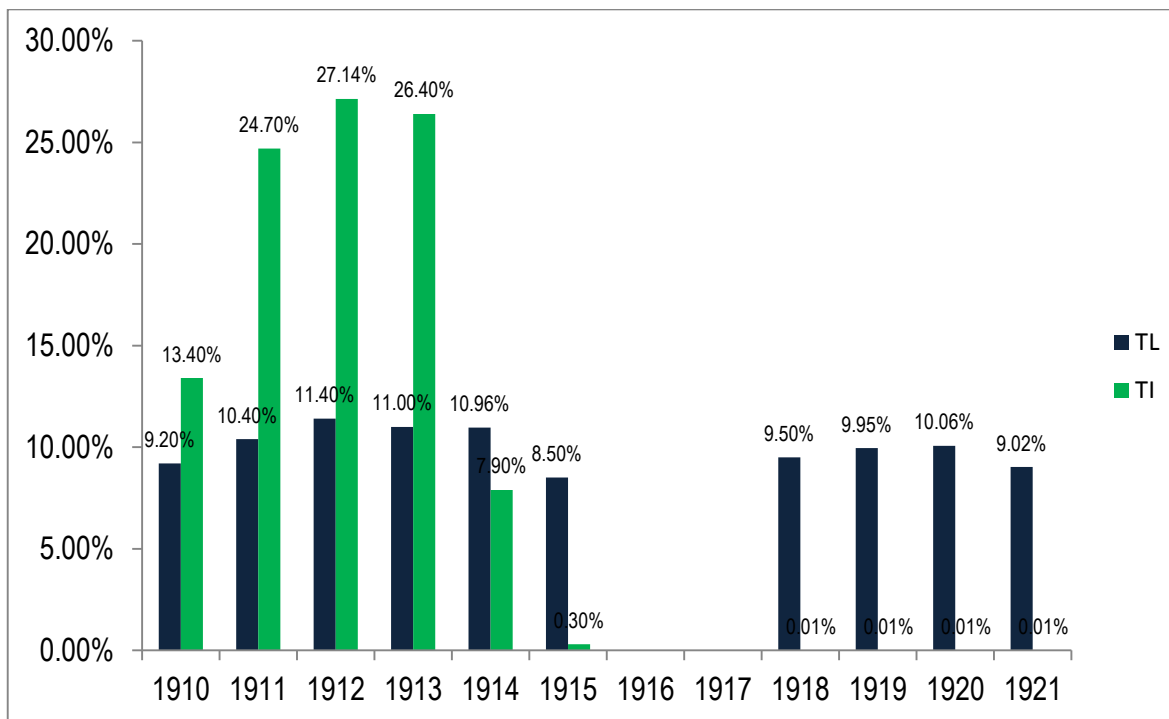
<sup>208</sup> GARNER, 2013; pp. 354-355.

<sup>209</sup> MEYER, 1991, p. 356.

<sup>210</sup> MEYER, 1991, p. 357.

<sup>211</sup> MEYER, 1991, pp. 358-359.

**Gráfica: Carga Transportada por el Ferrocarril de Tehuantepec en el periodo: 1910-1921**



Fuente: Elaboración propia con datos recopilados en: Glick, Edward B., "The Tehuantepec Railroad: Mexico's White Elephant", en *The Pacific Historical Review*, noviembre de 1953, p. 382.

En la gráfica se observa la distribución de la carga transportada por el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec durante el periodo 1910-1922, de lo cual se deduce que de 1910 a 1914 la carga estuvo concentrada en el tráfico interoceánico, mientras que el tráfico local se mantenía constante, pero no rebasaba el volumen de la carga hacia el exterior. La elaboración del gráfico utilizó los datos recopilados por Edward B. Glick en 1953, considerándole la fuente más aproximada que proporciona datos respecto a la carga transportada medida en toneladas, que para efectos de este gráfico, tuvo que convertirse en porcentajes con la finalidad de analizar la base y comparar la producción local e interoceánica se procedió a homogenizar la base o matriz de datos, para poder hacerle comparable. Es importante mencionar que no aparecen datos sobre la carga transportada para los años 1916 y 1917, periodo considerado de los ferrocarriles constitucionalistas.

Según el comportamiento de los datos en este gráfico la carga del tráfico interoceánico es mayor entre los años 1911-1913 a la del tráfico local derivado del

requerimiento para abastecer a otros países de materias primas, sin embargo, es palpable el desplome de la carga interoceánica a partir de 1913, colocando la transportación a través del FNT exclusivamente en una modalidad local-regional.

**CONCLUSIÓN.-** El tan anhelado proyecto de atravesar del Golfo de México al Océano Pacífico a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y convertirlo en el enclave comercial de mayor importancia se vino abajo ante el funcionamiento del canal de Panamá. Las condiciones del gobierno mexicano no favoreció el progreso de los ferrocarriles, la prioridad en la política económica era la recuperación de las empresas establecidas en el país con capital extranjero y erradicar la mediación de éstos en el gobierno mexicano, es decir, las condiciones prevalecientes eran totalmente contrarias a las del Porfiriato. Si bien el proyecto fracasó en términos de proyección económica dejó a su paso una reorganización territorial, cambios demográficos y transformó el paisaje de la región con el trazado del ferrocarril (estaciones y ramales) y la infraestructura (bodegas, patios y el complejo operativo de los puertos terminales); permitió también a la compañía explorar y explotar petróleo al facultarle para expropiar grandes extensiones de terreno generando otras actividades productivas.

### **CAPÍTULO III.- EL DESENCANTO DEL PROYECTO FERROCARRILERO EN EL ISTMO**

El presente capítulo trata sobre el devenir de la región, la compañía del ferrocarril y sus trabajadores ante la administración del gobierno mexicano. Responde a las preguntas: ¿Qué pasó después de la “modernización” en la región del istmo de Tehuantepec? ¿Qué cambios o continuidades se dieron en la administración del ferrocarril? Argumentando que el gobierno mexicano recibe la empresa del FNT con una infraestructura aun por terminar y que requería inversión constante para su mantenimiento. Después de un año de la cancelación del contrato realiza una evaluación de la obra. Para entonces enfrentaba dos procesos nacionales que impactaron regionalmente: la reforma agraria y las luchas obreras.

#### **3.1. La comisión de inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (FNT) 1920**

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como el gerente de la Compañía Liquidadora del Ferrocarril, testificaron al rescindir en enero de 1918 los contratos celebrados entre el gobierno mexicano y la Casa Pearson & Son Ltd para la administración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec que no existían inventarios de dicho ferrocarril ni de los puertos terminales de Coatzacoalcos y Salina Cruz. El valor de las existencias y de las diversas obras que comprendía este sistema costaron al gobierno más de \$ 100, 000, 000.00 y no existía lista, relación o inventario de bienes por lo que fue necesario formar una comisión.

El artículo 4º del contrato de la compañía del ferrocarril con el gobierno, en sus ampliaciones y modificaciones, señaló que al terminarse las obras se integrarían un inventario general protocolizado por un notario en la capital de la República, esto no sucedió, ni se exigió a la empresa cumplirlo.<sup>212</sup> Por lo que se organiza años más tarde una comisión de inventario cuya función recayó en levantar el inventario general del ferrocarril y sus puertos. De esta forma el organigrama de dicha comisión señalaba observar el FNT en dos bloques: construcción y explotación.

---

<sup>212</sup>Comisión del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo XI, p. 3033.



En el primero se levantó una relación de la infraestructura (derecho de vía y terrenos; desmonte y limpia; terracerías; terraplenamiento de los patios; drenaje y saneamiento, túneles; puentes y alcantarillas) y la superestructura (tendido de vía; balastro; durmientes; rieles; uniones y herrajes; sapos y cambios; vías en los patios principales; cercas y protecciones al derecho de vía; cruceros y señales; casas de sección; equipo de trabajo).

En el segundo, se clasificó en fuerza motriz (plantas de fuerza motriz, plantas de provisión de agua; plantas de provisión de aceite; talleres, casas redondas y mesas giratorias; y alumbrado eléctrico), transportes (material rodante; estaciones; básculas, edificios, telégrafos y teléfonos) y varios (propiedades especiales; mobiliario; y existencias en almacén).<sup>213</sup> La relación se levantó mediante gastos generales, gastos preliminares, administración, ingeniería e inspección, intereses, seguros e impuestos durante la construcción.

Los trabajos de la comisión se ejecutaron a través de trabajos preliminares, de campo y de gabinete. La comisión de inventario del ferrocarril de Tehuantepec arrojó datos interesantes, uno de ellos brinda una idea de la modificación del espacio por la instalación del complejo ferroviario en la región. Otro factor son los inconvenientes a los que se enfrentó la empresa constructora al ejecutar la obra: la erosión que permanentemente provocó problemas de desazolve.

En 1920 la infraestructura ferroviaria en servicio contó con 50 edificios solamente en Salina Cruz: 6 almacenes, 4 baños, 1 caseta del grueros, la agencia aduanal, dos básculas, la planta de fuerza motriz, un almacén general, una antigua casa de máquinas, una bodega de reparación de carros, la bodega de reparación de vías, la antigua planta eléctrica, una fábrica de hielos, una bodega de cambiador de vía, una bodega de aceites y accesorios, el almacén de pintura para carros, caseta Remolc. "Pacífico", taller mecánico del dique, la oficina del maestro mecánico, un hospital, bodega de aceites y estopa, hornos para láminas y cobertizos, la estación y su bodega, los muros de las oficinas generales, caseta de bombeo, casa del director, cimientos entre hoteles demolidos, fragua, 100 casas para cargadores, 4 casas para empleados y una casa de dos pisos para empleados de la Cía.<sup>214</sup>

---

<sup>213</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo I, pp. 1-10.

<sup>214</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo IX, Sección lista de planos, p. 2701.

En el caso de Coatzacoalcos, la lista de edificios, señaló 2 hoteles y su anexo, una casa de garroteros, torre de servicios de patios, casa del jefe de la planta de fuerza motriz, la antigua planta eléctrica y su bodega, la planta de fuerza motriz, oficina del maestro mecánico, baños, arenero, bodega de aceite y estopa, casa del jefe de la casa redonda, caseta de bomba de aceite, cobertizo para coches, casa de sección, caseta de transformadores, cimientos de las oficinas generales, 18 casas para empleados sobre la calle Lerdo, y la oficina del patio terminal.<sup>215</sup>

En Rincón Antonio, hoy Matías Romero, Oax., se ubicaron 55 edificios, la oficina del gerente general, el club Tehuantepec, un hospital y anexos, un cobertizo para coches, la antigua estación, una bodega de tejas, Staff House hotel, el anexo al hotel, almacén de hierro, 23 casas para empleados especiales, casa de aire, almacén de fundición, un taller mecánico, pintura y reparación de carros, carpintería, mesa viajera (fosa), el almacén general, casa del jefe de vía, bodega de fierro y cal, 3 casas para operarios<sup>216</sup>, herrería, bodega de madera, 5 casas para oficiales, sanitarios de los talleres, el cobertizo No. 98, 13 casas para peones, planta eléctrica, arenero, bodega de aceite y pintura, oficina del inspector de maquinistas, casa de sección, casa redonda (antigua y nueva), 4 casas para maestros, y la caseta No. 98.<sup>217</sup>

En cada puerto se consideró las obras exteriores y las relacionadas con la explotación del mismo. En el puerto de Coatzacoalcos: escollera Este y Oeste, muelle local, muelle fiscal de madera, muelles de acero y sus almacenes, postes de amarre, dragados, boyas de canal, cabrestantes eléctricos, grúas eléctricas, planta de desinfección y máquina contra incendios, remolcadores, chalanes y embarcaciones menores, cantera de paso de buques. Para el caso de Salina Cruz: rompe olas del Este y Oeste, construcción de la dársena, malecón de la dársena, almacenes, postes de amarre, argollas, etc., defensas flotantes, dique seco, dragado del antepuerto, boyas de amarre, puentes evaduzos, cabrestantes eléctricos, grúas eléctricas, remolcadores y embarcaciones menores, y la cantera de la Mixtequilla.

---

<sup>215</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo V, p. s/n

<sup>216</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo X, p. 2390.

<sup>217</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo X, p. 2391.

### 3.1.1. Un asunto pendiente: “derecho de vía”

Al pasar al gobierno mexicano los bienes de la compañía del ferrocarril de Tehuantepec por transacción verificada entre dicho gobierno y la compañía del mencionado ferrocarril, cuya escritura firmaron como representantes de las partes interesadas el señor Gral. Carlos Pacheco como Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, el Sr. George Ting como representante de la compañía del ferrocarril, los terrenos pertenecientes a ella pasaron a poder del gobierno según los artículos 7º y 8º del contrato, que dicen lo siguiente:

“7º.-El señor Ting declara: que aunque está a su nombre los terrenos terminales, sitios en Coatzacoalcos y los de vía de los primeros diez y siete kilómetros del trazo aprobado son de la compañía, y como representante de ella, los enajena al gobierno de México, a favor del cual otorgará la correspondiente escritura en el plazo de un mes, sin perjuicio de que se le considere desde luego como dueño de ellos, tome la respectiva posesión y ejerza los demás setos relativos a su dominio, todo con calidad de que Tyng ha de quedar libre de evicción y saneamiento y toda obligación personal y de que la Compañía tampoco ha de ser responsable de los terrenos adquiridos por expropiación, cuyo precio de mil trescientos pesos está íntegramente depositado en el Monte de Piedad y sobre el cual la Compañía cede al Tesorero Federal las acciones que le corresponden.”<sup>218</sup>

“8º El señor Tyng también declara que no todos los terrenos de Coatzacoalcos cuya propiedad está a su nombre son de la compañía, sino sólo una parte de ellos, pues las demás le corresponden haciéndose constar en la escritura de enajenación, las áreas y límites respectivos y en la cual se mencionará la resolución de la Junta Directiva de 23 de noviembre último, a fin de que su dominio quede bien deslindado y no surja sobre el particular, duda de ninguna especie.”<sup>219</sup>

Cuando el gobierno contrató con la Casa Pearson & Son la reconstrucción de la línea y formó la compañía para la explotación de ésta, se adquirieron otros terrenos para el establecimiento de oficinas y habitaciones en la parte céntrica de la ciudad, para instalar las obras de abastecimiento de agua (pozos de captación, tanques de almacenamiento y distribución, etc.), un terreno en los alrededores del pozo de captación para protegerlo

---

<sup>218</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, Sección Terrenos, p. 245.

<sup>219</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, Sección Terrenos, p. 245.

contra la contaminación, uno pequeño para la instalación de los tanques de acero, y, por último una zona de terreno pantanoso comprendido entre la estación y la parte céntrica de la ciudad, al sur de esta con objeto de sanearlo y construir en él las casas para jornaleros. Este lote se conoció con el nombre de terrenos del noroeste.<sup>220</sup>

A la compañía del ferrocarril le “perteneció” grandes extensiones de terrenos a excepción de la zona en que se encontraba la casa para empleados llamada “El Fortín”, que para 1920 fue de la Secretaría de Guerra y funcionó como un hospital. Un conflicto entre la compañía y los dueños de la finca Tierra Nueva se desencadenó cuando se le expropiaron parte de sus tierras para la instalación de los servicios del patio terminal, dicho litigio inició en 1909, pues la compañía solicitó más extensión para el ferrocarril por considerar los terrenos insuficientes para la instalación de sus muelles y almacenes número 8 y 9.<sup>221</sup> Así la expropiación se efectuó con la escritura respectiva que está registrada en la notaría de Tehuantepec, en el protocolo del notario Cano de dicha ciudad, en donde los propietarios de Tierra Nueva los señores Ortiz no quedaron conformes al grado que no se presentaron a recoger la cantidad depositada en el Banco Nacional.<sup>222</sup>

La zona urbanizada limitó en la parte sur por la vía desde su cruzamiento con la prolongación del lindero 8 de los terrenos del ferrocarril hasta el saneamiento de esa vía con la cerca de los hoteles, a todo lo largo de los terrenos del ferrocarril hasta la planta de compresoras y desde ahí se amplía bruscamente a 90 metros y sigue por la cerca 3 de la calle del ferrocarril hasta unirse a la cerca de los hoteles que limita con la zona marítima. De la superficie descrita, se dedujo la ocupada por el lote donde está instalada la oficina telegráfica.<sup>223</sup>

Por el lado norte con la zona marítima y desde el cruzamiento de la línea que limita esa zona detrás de los muelles con la cerca, hasta la prolongación de la vía, que sirvió de límite a la zona urbana. Aparte existió una zona asignada a la compañía “El Águila” compuesta por dos polígonos cercano al río que distaba de los muelles al menos en unos

---

<sup>220</sup>Informe del ingeniero Ricardo T. Jordán nombrado por la Secretaría de Comunicaciones perito para valorizar y encargado para adquirir estos terrenos, copia del original que existe en Rincón Antonio, en el Archivo de la inspección del Ferrocarril.

<sup>221</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, Sección Terrenos, p. 251.

<sup>222</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, p. 253-255.

<sup>223</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, pp. 257-259.

152.0 metros, detrás de los muelles, el siguiente polígono se localizaba tras el anterior a 145.0 metros.<sup>224</sup>

Las antiguas oficinas generales se localizaban al margen izquierdo del río en la calle de Colón entre las del Ferrocarril e Hidalgo en la zona comprendida entre el ancho de la calle y la orilla del río, en la extremidad norte del muelle local de piedra se encuentra en un lote de 26 x 16 metros en donde se construyó el edificio de las oficinas generales del ferrocarril, sin embargo, este lugar se incendió en 1912 y en su lugar la compañía edificó un hotel en la misma ciudad de Salina Cruz, pero no funcionó por mucho tiempo puesto que dichas oficinas fueron trasladadas a Puerto México en uno de los almacenes de acero desde 1919.<sup>225</sup>

Algunas casas de empleados de alto rango de la compañía del ferrocarril se ubicaron en el antiguo Fortín al norte de la ciudad, se componían de dos pisos con corredores, dicho lugar fue reconstruido por los contratistas de las obras del puerto para alojamiento de los empleados en la construcción de las obras del ferrocarril que fueron ocupadas por mucho tiempo, sin embargo, hacia los años 1914-1915, y destinado para hospital militar manteniéndose así hasta 1920.<sup>226</sup>

Todas las empresas ferrocarrileras al formular sus contratos con el gobierno para la construcción de sus líneas, aseguran el derecho de la expropiación por causa de utilidad pública, de los terrenos que les sean necesarios para construcción de la vía, su sostenimiento y administración del tráfico; y los legisladores toman en cuenta la conveniencia de que estos terrenos no sólo estén en posesión sino que sean de propiedad exclusiva de las empresas y así facilitar los trabajos inherentes a estas grandes obras y litigios, con los propietarios colindantes que pudieran redundar en desperfectos o deterioros de dichas obras, pero para el caso del derecho de vía del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec esto fue todo lo contrario, se sobre entendió que la compañía cumplió con esto pero la realidad en pleno 1920 la compañía no contaba con las escrituras en regla para comprobar la posesión de dichos terrenos.

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se conservó como propiedad de la nación a partir de 1918, y en los diferentes contratos firmados para su construcción se estipuló que

---

<sup>224</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, pp. 261-264.

<sup>225</sup>Ibidem. p. 265.

<sup>226</sup> Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, Sección Terrenos, p. 436.

el gobierno se obligaba a adquirir por su cuenta los terrenos correspondientes al “derecho de vía” pero en la práctica éstas acciones no fueron claras, hasta 1920 no se procedió de manera formal a hacer la adquisición, ni por compra ni por expropiación, habiéndose sólo adquirido por compra y cesión los “derechos de vía” en Puerto México, Rincón Antonio, San Gerónimo, Tehuantepec y Salina Cruz.

Los contratos de 1902 y sus reformas de 1904 y 1908 con la casa administradora Pearson and Son Ltd. que crearon la compañía del ferrocarril nacional de Tehuantepec en su artículo 3º, al expresar los bienes comprendidos en el ferrocarril enumeraron el “derecho de vía”, que pasó en consecuencia al uso y administración de la compañía, aunque especificando en el artículo 4º, que quedaban todos los inmuebles así entregados a la compañía, como los adquiridos con posterioridad por ella, de la exclusiva propiedad del gobierno.<sup>227</sup>

En confirmación de esto el artículo 53º concibió a la compañía libre de todo gasto y sin perjuicio del derecho de terceros, al derecho de vía, el uso de terrenos y aguas. Mientras que en el artículo 54º se le facultó para practicar reconocimientos, estudios y exploraciones tanto topográficas en terrenos de propiedad particular, pagándose una indemnización; y finalmente en los artículos 55 y 56º dice: “la compañía del ferrocarril podrá tomar conforme a las leyes de expropiación por causas de utilidad pública, los terrenos, aguas materiales de propiedad particular, necesarios para la construcción, conservación y reparación del ferrocarril, puertos y servicios marítimos, su prolongación, dependencias y accesorios”.<sup>228</sup>

La Secretaría de Comunicaciones ordenó que se procediera a fijar el derecho de vía (1904) y se nombró al ingeniero Ángel Peimbert para que se estudiara el ancho que debería aceptarse como adecuado, dictaminando así que lo más conveniente era la de 70 metros por las siguientes razones:

1.-Evitar los peligros como incendios producidos por las locomotoras en los plantíos colindantes que cada año se generaron con frecuencia en la época de sequía, inconveniente que produjo reclamos públicos.

---

<sup>227</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, Sección Terrenos, pp. 437-439.

<sup>228</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, Sección Terrenos, pp. 440.

2.-La característica del istmo debido a considerarse sumamente boscoso, y puesto que la vía no pudo cercarse para impedir el tránsito de ganado, obligaba a mantener una velocidad mínima, así, la anchura de 70 mts permitió a los maquinistas observar mejor.

3.-El establecimiento de plantíos, construcción de edificios que instaló a los lados de las vías, en sus límites.<sup>229</sup>

Tres años después, la Secretaría de Comunicaciones ordenó colocar señales para hacer patente la posesión del derecho de vía, pero la disposición no se cumplió, es así que para 1920 el ferrocarril llevaba más de 10 años de posesión de forma pública, pacífica y continua su derecho de vía en una extensión de 70 metros de ancho, posesión que fue respetada por los vecinos pues de lo contrario la empresa ejercía un reclamo, y se les retiraba. Una medida que tomó la compañía fue construir terracerías paralelas a la línea telegráfica, sus puentes, su toma de agua, sus casas de sección, estaciones y demás edificios requeridos para la administración del ferrocarril.<sup>230</sup>

Bajo estas condiciones el ferrocarril no delimitó el terreno que ocupó con su patio y demás dependencias, por lo que la comisión de inventarios durante su estancia en Salina Cruz, después de estudiar detenidamente el asunto con fecha 1° de octubre de 1920 se dirigía al gerente liquidador de la compañía:

“Sobre el “derecho de vía” y con relación expresa al Patio del Ferrocarril en Salina Cruz, manifestamos a usted que no hemos hallado dato oficial que marque con precisión cuáles son los límites, que dentro de los terrenos de propiedad federal en este puerto, corresponden al ferrocarril.”<sup>231</sup>

“Cuando se decidió que Salina Cruz fuese el puerto terminal del F. C. N. de Tehuantepec, los contratistas, a nombre del Gobierno Federal, pidieron la expropiación de una gran extensión de terreno, destinado a la construcción de la nueva ciudad, el puerto y el patio del ferrocarril. [...] fue concedida y llevada a cabo la expropiación y después ampliada en 1906 abarcando una extensión limitada al Sur por una línea de 5, 000 mts aproximadamente, [...] cerrando un cuadrado que comprende una superficie aproximada de 2, 200 hectáreas”.<sup>232</sup>

---

<sup>229</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo II, p. 441.

<sup>230</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Sección Terrenos, p. 442.

<sup>231</sup>Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Sección Terrenos, p. 447.

<sup>232</sup>Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventario, Salina Cruz, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2454.

Mientras que en Rincón Antonio los terrenos de la estación comprendieron entre los kilómetros 203 y 205 de la línea principal del ferrocarril, una superficie de 400 hectáreas adquiridas por compra que realizó la compañía para establecer sus talleres y una población con buen clima y demás facilidades de vida para su personal administrativo derivado del compromiso que hizo la casa Pearson al reconstruir la línea de Tehuantepec a ensanchar los talleres que existían en Coatzacoalcos, estableciéndolos en un lugar alto, sano y desde donde se pudiese atender con relativa facilidad a las necesidades de la línea y de sus dos puertos terminales, previo a decidirse por establecerlos en Rincón Antonio se hizo el estudio exploratorio considerando: Almoloya, Chivela y Rincón Antonio (hoy Matías Romero).

### **3.1.2. La legalización de los terrenos por derecho de vía**

Actualmente conocemos como derecho de vía la superficie de terreno de anchura variable, cuyas dimensiones fija la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en función de los requerimientos para la construcción, conservación, ampliación, protección y, en general, para el uso adecuado de una vía de comunicación y sus servicios auxiliares.<sup>233</sup> Mantener despejada y limpia esa franja, a fin de ejecutar con libertad y seguridad los trabajos inherentes al mantenimiento, ampliación o modernización que se requieran.

La liberación del derecho de vía para el caso del FNT significó un proceso en el que no se contempló la exención de áreas ambientales, salvo aquellas que su propia geografía posibilitó su penetración. Se consiguió a base de expropiaciones, “compras”, y relaciones de ventaja, en una etapa en donde el gobierno de Díaz no impuso el cumplimiento de ciertos trámites y permisos, puesto que su política buscó la generación de obra pública brindando enormes facilidades. Autorizando la ocupación de las extensiones de terrenos

---

<sup>233</sup> Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía de las Carreteras Federales y zonas aledañas última reforma publicada en el diario oficial de la federación: 8 de agosto de 2000; Trámite de permisos para la construcción de obras e instalaciones dentro del derecho de vía y zonas aledañas a las carreteras libres; Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación 12 de mayo de 1995.



con una fluidez adquisitiva, la demora en los pagos hacia a los afectados, y en la mayoría de los casos atropellos a la propiedad privada.

En este ferrocarril la estación de Rincón Antonio representó el núcleo de residencia de los empleados de mejores rangos en la compañía, por su clima, entre otras cosas. Es importante por ello ejemplificar lo que sucedió con los terrenos en este lugar puesto que el caso de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos han sido más observados, considerando que para el caso del segundo, los registros no son del todo claros para conocer lo detalles.

En 1921 los registros señalaron que los terrenos de la estación de Rincón Antonio comprendidos entre los kilómetros 203 y 205 de la línea principal del ferrocarril, abarcaron una superficie de 400 hectáreas, adquiridos mediante compra, para establecer sus talleres, priorizando las facilidades de vida para su personal administrativo. Al reconstruirse la línea de Tehuantepec se comprometió la casa Pearson a ensanchar los talleres existentes en Coatzacoalcos, estableciéndolos en un lugar alto, sano y desde donde su pidiese atender con facilidad a las necesidades de la línea y de sus dos puertos terminales.

Al efecto se hizo una exploración en la parte alta de la línea, se efectuó un estudio comparativo entre terrenos situados en Almoloya, Chivela y Rincón Antonio, optándose por estos últimos. Se efectuó los proyectos de adaptación y mejoramiento; así como los de localización, distribución del patio, talleres y la ciudad nueva, que tuvo naturalmente consigo grandes movimientos de tierra con gastos muy considerables. Aprobados los proyectos se autorizó la adquisición del terreno por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1900), afectando los municipios de Petapa y por ende, a los propietarios de los terrenos.

Convenida la venta, dos años después se integró la escritura correspondiente en la ciudad de Juchitán, Oaxaca ante el Notario Público No. 1, Rafael Ma. Cano, firmando: por parte de la Compañía del Ferrocarril, su apoderado Lic. Miguel Ángel Huidobro de Azúa y por los pueblos vendedores, los señores Benjamín Figueroa y Erasmo Conrado Hermesdorf, presidentes municipales del municipio del Barrio y de Santa María Petapa, respectivamente, y los Sres. Gerónimo Zárate y Nemesio Rodríguez síndicos municipales de los mismos pueblos.<sup>234</sup>

---

<sup>234</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo X, p. 450.

Sólo en Matías Romero, según consta en la ciudad de Juchitán, en el libro del Registro Público de la Propiedad, partida 43, fojas 32-34 del tomo 5°, los pueblos mencionados vendieron de sus terrenos una porción de 600 hectáreas, el precio de la venta fue de \$2,000.00 que percibió solamente el municipio de Petapa, por convenio, con el del Barrio. Este terreno ese integró por lomerías poco accidentadas, sin arboleda y le atravesaba el arroyo llamado Los Robles, mismo que fue desviado hacia el Oeste, dicho terreno se ocupó para la localización de los talleres, patios de vías y demás servicios.

En 1922 se visualizó que en Rincón Antonio, el precio de adquisición fue extremadamente bajo en relación al precio estimado en esos años, para analizar el costo unitario por metro cuadrado, se dividió la superficie en diferentes zonas de acuerdo con su importancia comercial. La primera zona comprende derecho de vía en una faja de 70 metros de ancho, hasta 420 metros más allá de los terrenos del Pueblo Nuevo, con una superficie de 450,244 metros cuadrados.<sup>235</sup>

En 1923 se marcó como segunda zona la correspondiente a Pueblo Nuevo en donde se construyeron las casas de los altos empleados de administración de ferrocarril y que forman 7 manzanas de 100 metros por lado, rodeándole un parque central de 2 lotes (uno de 4,000 m<sup>2</sup> y otro de 1,880), propiedad de la Secretaría d Comunicaciones y Obras Públicas en las que se localizaron las casas de inspectores y su secretario, su superficie es de 95,995 metros cuadrados.<sup>236</sup>

La tercera zona representó un mercado frente a la estación en donde se rentaron lotes para establecimientos comerciales a altos precios, se extiende en 500 mts paralelos a la vía y una superficie de 62,000 metros cuadrados. La cuarta zona significó un lomerío donde se construyeron casas para obreros y empleados inferiores, siendo su superficie de 70,500 metros cuadrados.<sup>237</sup>

La quinta zona fue ocupada por particulares, ajenos a la administración del ferrocarril o del gobierno; se establecieron pequeñas residencias, se formaron grandes jardines para explotación de flores, con una superficie de 43,100 metros cuadrados. La

---

<sup>235</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventario, Rincón Antonio, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2458.

<sup>236</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Rincón Antonio, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2459.

<sup>237</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2460-2462.

sexta zona la formó un gran lote, contiguo a la población de Rincón Viejo, espacio que era cuidado debido a los intentos de invasión superficie calculada en 94,240 metros cuadrados.

La séptima zona, fue un lote de una hectárea de superficie, situada en un terreno alto, a unos 500 mts., al sur de la zona comercial, en ella se ubicó el hospital de la compañía, su superficie es de 10,000 metros cuadrados. La octava zona comprendió grandes lotes con casas de palma y jacales de tierra, con una superficie de 507 hectáreas y 3,961 metros cuadrados.<sup>238</sup>

La estación de Rincón Antonio representó la construcción de talleres de gran importancia, en la de multitud de casas para empleados, desde la magnífica residencia del presidente de la compañía hasta las humildes para trabajadores, pasando por toda la gama de empleados que disponen de cómoda habitación adecuada a su categoría; por tener buen alumbrado eléctrico, magnífica provisión de agua y un drenaje y saneamiento higiénicos. Para 1924-1925 el avalúo<sup>239</sup> de los terrenos fue:

<b>Cuadro 10. Avalúo de los terrenos 1924-1925</b>	
1° Zona 450,244 mts cuadrados a 05 ctvs. el m2	\$22,512.20
2° zona 95,995 mts cuadrados a 10 ctvs. m2	9,599.50
3° zona 62,000 mts cuadrados a \$1.00 m2	62,000.00
4° zona 70.500 mts cuadrados a 03 ctvs. m2	2,115.00
5° zona 143,100 mts cuadrados a 02 ctvs. m2	2,862.00
6° zona 94,200 mts cuadrados a 02 ctvs. m2	1,884.00
7° zona 10.000 mts cuadrados a 10 ctvs. m2	1,000-00
Total:	101,972.70
8° zona 507 hectáreas 3,961 m2 de terrenos improductivos a \$15.00 hectárea	7, 610.94
Total:	\$109,583.64

La relación de compra de fincas ubicadas en la ciudad de Salina Cruz a favor de la compañía, señaló los siguientes propietarios: el Sr. Federico Wingartz por \$7,250.00; el Sr. Tomás H. Wolvich por \$5,000.00; el Sr. Alberto Languer por \$4,000.00; Sr. Carlos S. Pérez

<sup>238</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2463.

<sup>239</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventario, Rincón Antonio, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2460

por \$2,000.00; Sr. Alberto Languer por \$1,000.00; los Sres. Jommer Horrman & Cía. por \$750.00; Sr. Pedro M. Escudero por \$800.00; Sr. Eduardo López por \$250.00; la Sra. Benigna Alegría por \$200.00; Sr. Apolinar Márquez por \$75.00; Sr. Adelaido Cartas por \$100.00; Sr. Ramón Villalobos por \$50.00; Sr. Facundo Piñón por \$125.00; Sr. Adrián Fuentes por \$200.00; Sra. Isabel Hernández por \$200.00; Sra. Petrona Cabrera por \$125.00; Sr. Gregorio Medrano por \$200.00; Sr. Francisco Delfín por \$125.00; Sra. Herlinda Villalobos por \$200.00; Sr. Navor Paulo por \$150.00; Sr. Concepción García por \$175.00; Sra. Francisca Palacios por \$175.00; Sr. Natividad Vallejo por \$125.00; Sra. Herlinda Vallejo por \$125.00; Sr. Mauro Villalobos por \$450.00; Sr. Mariano Villalobos \$450.00; Sr. Alberto Beltrán por \$75.00; Sr. Mónico Romero por \$400.00; 3 casas del Sr. Isidoro Vivas y contratos privados de compra-venta de una casa y de una capilla del mismo señor por \$700.00; Lorenzo Paulo \$450.00; Sr. Camilo Pino \$1,200.00; Sr. Pantaleón Rebolledo por \$275.00; Sr. Rosalindo Medina por \$125.00; Sra. Quirina García por \$40.00; Sra. Úrsula Campos \$40.00; Sr. Pascual Jiménez por \$125.00; Sr. Margarito García por \$60.00; Sra. Cristina Bello por \$50.00; Sra. Marcela Mendosa \$75.00, Sr. Carlos Pérez por \$75.00; Sr. Mauro Villalobos por \$75.00. Compras escrituradas en noviembre de 1901.<sup>240</sup>

Terrenos que en su momento fueron valorados tanto por la compañía del ferrocarril como por sus propietarios, sin embargo, ante la baja de demanda, el escaso mantenimiento, en la década de los treinta el puerto de Salina Cruz quedó azolvado y cerrado para la navegación.<sup>241</sup>

### **3.1.3. Los trabajadores del FNT ante las asociaciones obreras**

La composición de los trabajadores del ferrocarril de Tehuantepec pasó por un proceso que no necesariamente inicia cuando la compañía Pearson comenzó a construir las obras del ferrocarril y las instalaciones portuarias, puesto que es importante observar que la composición poblacional se tejió al vaivén de los procesos que impactaron la región y permitió también una conciencia o experiencia laboral acumulada. Si al comenzar su construcción la falta de mano de obra fue un problema, la compañía del ferrocarril acarreo

---

<sup>240</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Salina Cruz, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2462-2465.

<sup>241</sup> Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Sección Terrenos, Tomo II, p. 2476.

trabajadores negros y chinos, a éstos trabajadores se sumaron hombres que laboraban en las plantaciones agrícolas de la región, trabajadores de otras regiones del país.

Las condiciones precarias de trabajo propiciaron condiciones deplorables, la relaciones jerárquicas entre empleados de la compañía propició desacuerdos. La presencia constante de grupos extranjeros, españoles, ingleses, norteamericanos, irlandeses, árabes, chinos y negros que transitaron por el istmo o que establecieron comercios ante el prometedor proyecto del ferrocarril. A esto hay que agregar una nueva oleada de trabajadores que se dio con el surgimiento de la incipiente industria del petróleo en la región.

Los migrantes que llegaron a Minatitlán procedían de Oaxaca especialmente del istmo de Tehuantepec: Juchitán, Ixtaltepec, Ixtepec, Espinal, Chilapa de Díaz y Barrio de la Soledad, todos ellos lugares cercanos a la línea del ferrocarril mismo que facilitó su desplazamiento, Puebla, Tabasco, Tlaxcala, Chiapas, Guerrero, Guanajuato, Querétaro, Michoacán, Jalisco, Tamaulipas y de la capital del país.<sup>242</sup> Algunos municipios del interior de la región se convirtieron en zonas de expulsión de mano de obra hacia los campos petroleros. Así, el inicio de la actividad petrolera en el cantón de Minatitlán marcó el destino de la zona al integrarla al espacio petrolero mundial, organizado en redes cuyas bases productivas se encontraban en el Golfo, al tiempo que los centros de decisión y mercadeo se ubicaban en Estados Unidos y Europa.<sup>243</sup>

El desarrollo demográfico de la región se consolidó durante el siglo XIX desde la proliferación de las monterías, las plantaciones y el ferrocarril. La industria petrolera comenzó hacia 1901, con los trabajos de explotación realizados a lo largo del río Coatzacoalcos, en 1899 se hicieron los primeros descubrimientos, entre 1904 y 1907 la compañía inglesa “El Águila” construyó la refinería de Minatitlán.<sup>244</sup>

Entre la última década del Porfiriato y la fase armada de la Revolución mexicana los conflictos sociales se incrementaron conforme se expandió el crecimiento industrial y la urbanización del país. Si los de 1906 marcaron una iniciativa, los posteriores se caracterizaron por los intercambios con el mundo obrero norteamericano y la influencia de

---

<sup>242</sup> Archivo General de la Nación, SCOP, sección trabajadores, cajas 188-189, fs. 200-211.

<sup>243</sup> SARAIBA RUSSELL, 2000, pp. 30-33.

<sup>244</sup> “El triunfo del Ferrocarril de Tehuantepec” en *El Imparcial*, México, lunes 10 de febrero de 1908, p. 4, en REINA, 1994, pp. 72-94.

los clubes liberales. En el gremio ferrocarrilero la primera huelga sucedió en 1902 en Orizaba por los operarios de los talleres del Ferrocarril Mexicano, inconformes por disposiciones dictadas por el personal de las empresas, la destitución injustificada de empleados no importando los años de servicio, el pago irregular de salarios, sus condiciones de vida.<sup>245</sup>

Considerando que los contingentes formados a razón del suceso de la Revolución mexicana, no en todos los casos, reforzaban a los ejércitos en contienda, sino crearon un estereotipo de organización, de inconformidad y en el caso de los trabajadores se incorporaron a las mismas asociaciones, promovieron huelgas, “en 1912 la Oficina del Trabajo había arreglado 70 huelgas y se adjudicaba el título de Departamento del Trabajo. [...] Madero solicitó al Congreso elaborar leyes sobre los accidentes de trabajo y otras prestaciones para los obreros; de la misma manera se ampliaron los hospitales, hubo incrementos salariales, se concedieron ascensos y jubilaciones a los maestros, se fundaron comedores escolares, [...]”<sup>246</sup>

La primera de las asociaciones fue la Confederación de Círculos Obreros Católicos (1912), la segunda la Casa del Obrero Mundial ese mismo año. Los preceptos de la primera: preservar el hogar como fundamento de la tranquilidad y el orden social, evitar la explotación de los trabajadores a domicilio, fijar un salario mínimo para cada tipo de industria y región, la reglamentación del trabajo infantil y femenino, la inalienabilidad del patrimonio familiar. La segunda tuvo tendencia anarcosindicalista y como objetivos: la lucha de clases y la organización del proletariado en asociaciones profesionales que inicialmente formarían federaciones, luego confederaciones nacionales y, finalmente, un frente mundial que acabaría con el capitalismo a través de la huelga general, el sabotaje y el boicot.

Las huelgas en esta etapa obligaron a las empresas a reconocerles personalidad jurídica y su activismo estuvo enfocado a exigir jornada laboral de ocho horas con un salario mínimo de 2.50 pesos y descanso dominical. El gobierno de Madero acabó cooptando a la COM y expulsó a los extranjeros bajo el argumento de que estaban difundiendo de manera peligrosa el anarquismo entre las organizaciones de trabajadores.<sup>247</sup>

---

<sup>245</sup> FOWLER, 2008, p. 48.

<sup>246</sup> CARR, 1982, p. 51. ULLOA, p. 1092.

<sup>247</sup> ULLOA, pp. 1100-1101.

La llegada de Huerta al gobierno representó para la clase empresarial una esperanza a que las condiciones de las compañías prevalecieran, mientras que con Carranza se vuelve a ver con buenos ojos a las asociaciones obreras; en diciembre de 1912 estalló la primera huelga de la Unión de Mecánicos Mexicanos en Aguascalientes, en la cual se agruparon todos los obreros sin distinción de nacionalidad, velaron por sus intereses de trabajo, progreso y funcionamiento; asimismo, procuró para sus afiliados la remuneración justa y equitativa, “impidiendo inconsecuentes privilegios que por razones de extranjería han hecho del obrero mexicano un instrumento injusto de odiosas especulaciones”.<sup>248</sup>

En octubre de 1914, la Oficina General del Superintendente del Departamento Mecánico de los Ferrocarriles Nacionales de México expidió las instrucciones generales para los talleres señalando: una jornada laboral de 10 horas, cediendo facultades al maestro mecánico para modificar horas de entrada y salida; los empleados designarían los días festivos; y la remuneración de un día y medio de salario a los trabajadores que trabajaran en días festivos.<sup>249</sup> La respuesta de los ferrocarrileros fue demandar la jornada de 8 horas, que los cambios en los horarios se hicieran en concenso con el maestro mecánico o superintendente incluyendo a los operarios; una hora de descanso para tomar alimentos; reconocimiento de los Comités de Ajustes cuya función fue vigilar el cumplimiento de las disposiciones reglamentarias; días festivos; los requisitos para ingresar al trabajo y los salarios.<sup>250</sup> En 1914 los constitucionalistas incautaron las líneas ferrocarrileras nacionales, Carranza designando como director a Alberto J. Pani.

De 1915 a 1916 las manifestaciones de las organizaciones obreras obedecieron al problema monetario, pues cada facción revolucionara emitió su papel moneda, provocando inflación y caos, lo que se tradujo en: fuga de capitales, paralización de minas, cierre de fábricas y comercios, abandono de los campos de cultivo y desempleo.<sup>251</sup> Por ende, los salarios no compensaban el aumento de precios de los productos de primera necesidad y el costo de vida. Este fue el escenario de la huelga del Sindicato de Conductores y Motoristas de Veracruz, los empleados del departamento de bombas hidráulicas de la Compañía Terminal, la Compañía Telefónica de Veracruz y los obreros ferrocarrileros del istmo, la

---

<sup>248</sup>RODEA, 1944, s/n.

<sup>249</sup> CARR, 1982, pp. 31-56.

<sup>250</sup> *El Dictamen*, 24 de mayo de 1916; *El Dictamen*, 29 de mayo de 1916; *El Dictamen*, 18 de noviembre de 1916.

<sup>251</sup> *El Dictamen*, 2, 4, 5, 10 y 17 de diciembre de 1915.

exigencia recayó en un aumento salarial del 50% en función del aumento del 100% al pasaje en los ferrocarriles incautados por los constitucionalistas.<sup>252</sup>

Caranza al tratar de resolver dicho conflicto a través del Francisco Cravioto, representante del Departamento de Ferrocarriles, decidió igualar los sueldos y horas de trabajo de empleados y obreros del ferrocarril de Alvarado con los de los ferrocarriles constitucionalistas,<sup>253</sup> mientras que los ferrocarrileros solicitaron su pago en oro nacional o su equivalente en papel moneda. El 15 de noviembre de 1916, por segunda ocasión se declararon en huelga los ferrocarrileros de las líneas constitucionalistas, Agustín Millán comandante militar de Veracruz hizo restaurar el tráfico en la vía del ferrocarril interoceánico, 15 días después acordaron una resolución positiva a los obreros ferrocarrileros, el tráfico se restableció en este ramal, pero los obreros de la línea de Veracruz al istmo seguían negociando sus condiciones.<sup>254</sup>

Las líneas controladas por los constitucionalistas cubrían “la parte del Ferrocarril Mexicano de Apizaco y Veracruz, la del Interoceánico entre Veracruz y Perote, el Ferrocarril de Veracruz al Istmo, el Panamericano, partes del de Tehuantepec, los Unidos de Yucatán y pequeños tramos de las líneas que terminaban en los puertos, con excepción de Guaymas”.<sup>255</sup>

Estas primeras acciones de las organizaciones obreras se lograron mediante la inserción de los ferrocarrileros en las sociedades, uniones y ligas, mismas que fueron reconocidas por Cándido Aguilar en el estado de Veracruz.<sup>256</sup>

### **3.2. Las nuevas condiciones de operación del FNT 1925-1930**

Como parte de la red de ferrocarriles nacionales el FNT se vio afectado por las condiciones prevalecientes a nivel nacional, en donde las inversiones para la reconstrucción después de la revolución, fueron escasas, el gobierno acordó con los acreedores de la enmienda Pani, la entrega de los ferrocarriles. La depreciación del peso y la inestabilidad de la moneda se acrecentó desde el gobierno de Huerta, la emisión de papel moneda de Carranza, los

---

<sup>252</sup>CARR, 1982, p. 75; Ulloa, p. 1143; Corzo, pp. 148-163.

<sup>253</sup>*El Demócrata*, No. 381, Tomo II, 17 de diciembre de 1915.

<sup>254</sup>*El Dictamen*, 30 de noviembre y 3 diciembre de 1916.

<sup>255</sup> GUAJARDO, 2010, p. 95.

<sup>256</sup>CORZO RAMÍREZ, 2007, p. 152.



constitucionalistas y sus propios billetes, cuando Carranza abandonó la ciudad de México para establecer su gobierno en el puerto de Veracruz, el gobierno constitucionalista reconoció cuatro tipos de billetes que él mismo había emitido: “Gobierno Provisional en Veracruz”, “El Lápiz Azul”, “Monclova” y “Ejército Constitucionalista”. También permitió la circulación de los billetes emitidos por el Banco Nacional, el Banco de Londres y México, y de diversos bancos estatales, la confusión, el descontento y la desconfianza entre la población llevó a unificar la moneda nacional.<sup>257</sup>

Así de 1913 a 1920 se generó el conflicto entre Obregón y Carranza<sup>258</sup>, ocupando el primero la presidencia en 1920, y dado que el país se encontraba pacificado le facilitó el proceso de reconstrucción de un Estado posrevolucionario. Para dicha reconstrucción ocupó ingresos derivados del impuesto por el petróleo, y abrió una negociación neutral con las empresas. La deuda externa mexicana se repartía entre los bancos internacionales, quienes vendieron “los bonos mexicanos en los mercados de Nueva York, Londres, París, Bruselas y Zúrich, y en 1918, formó un Comité Internacional de Banqueros con intereses en México, para negociar en bloque el pago de la enorme deuda mexicana, calculada entonces en más de 500 millones de dólares.”<sup>259</sup>

“La Suprema Corte de Justicia mexicana respaldó en 1921 la necesidad de negociar la aplicación del artículo 27 constitucional, proponiendo la doctrina de los “actos pasivos”, la cual sugería que los terrenos petroleros no podrían ser expropiados si la empresa dueña había hecho algún “acto pasivo” antes del 1º de mayo de 1917, como construir o agregar equipo a la propiedad. Esta decisión le permitió a Obregón negociar con las empresas extranjeras.”<sup>260</sup>

Este fue el comienzo de la firma de los Tratados de Bucareli en 1923 entre los representantes de las compañías petroleras, el Departamento de Estado estadounidense y el gobierno mexicano en donde se reconoció la soberanía de la nación sobre los recursos naturales del territorio mexicano, la subordinación de los derechos individuales –incluido el

---

<sup>257</sup>CORZO RAMÍREZ, 2007, pp. 140-143.

<sup>258</sup>FOWLER, 2008, pp. 107-128.

<sup>259</sup>FOWLER, 2008, p.129.

<sup>260</sup>FOWLER, 2008, p. 131

de la propiedad privada- al interés público, y las empresas petroleras tuvieron que aceptar que no tenían derechos privados sobre el subsuelo.<sup>261</sup>

La deuda externa se negoció también en este periodo mediante el Tratado De la Huerta -Lamont (1922) y la Enmienda Pani-Lamont, concluido por Calles en 1925.<sup>262</sup> En este preámbulo después de 1920, la infraestructura del ferrocarril de Tehuantepec funcionó como bodega de la compañía que le construyó y ahora se ocupaba al comercio de petróleo, los almacenes fungían como bodegas de la aduana marítima y para el servicio de la agencia aduanal del ferrocarril con sus respectivas oficinas. Cinco se rentaron por la compañía de petróleo “El Águila”, y el material rodante de la empresa del ferrocarril se dividió en:

<b>Cuadro 11. Material rodante:</b>				
Equipo de pasajeros	Equipo de fletes	Existencias		
Tipos de coche	Tipos de coche	Convertidos	Adquiridos	Actuales
Coches especiales (CE)	Cabooses	5 (CE)	2 (CE)	2 (CE)
Primera Clase (PC)	Góndolas	3 (PC)	5 (PC)	3 (PC)
Combinaciones de 1°, 2° y 3°	Furgones de madera	3 (C)	1 (C)	2 (C)
Coches de 3°	Furgones de acero			
Carros de express (E)	Plataformas de madera	-	8 (E)	3 (E)
	Plataformas de acero			
	Jaulas de madera			
	Carros refrigeradores			
	Carros tanques de acero			

Fuente: Elaborado a partir de los datos otorgados por la Comisión de Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo VIII, p. 2411-2412.

Los fabricantes de las mencionadas máquinas fueron: la “American Carr Foundry Co.” y la “Allison Carr Work Co.”, de clase Trucks los cuales eran mixtos de fierro y de madera siendo las ruedas de fierro fundido, con ejes de las dimensiones y clase que provienen de las reglas de la Asociación de Maestros Constructores de Carros de Estados Unidos, dotados con frenos “Westinghouse” y topes automáticos “Janny”. El único coche especial del Tehuantepec tenía trucks de seis ruedas, marcado con el No. 100 y fue incendiado en San Gerónimo en 1915.<sup>263</sup> No se especifican las razones.

<sup>261</sup> FOWLER, 2008.

<sup>262</sup> FOWLER, 2008, pp. 129-130.

<sup>263</sup> Inventario del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Tomo VIII. Estaciones, p. 2415.

A lo largo del trazo del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se ubicaban 22 estaciones que según inventario su costo de reconstrucción fue de:

<b>Cuadro 12. Costos de reconstrucción de estaciones:</b>				
<b>Estaciones (1920)</b>			<b>Costo de reconstrucción</b>	
<b>No.</b>	<b>Kms</b>	<b>Nombre</b>	<b>Por la compañía</b>	<b>Por la comisión</b>
1	0	Puerto México	\$ 53,757.44	\$ 29,916.97
2	17	Calzadas	1,458.62	1,065.90
3	30	Carmen	13,370.12	10,663.33
3		Chinameca	13,370.12	10,663.33
4	42	Jáltipan	11,846.33	9,732.30
5	63	Ojapa	12,894.29	10,674.74
6	97	Medias Aguas	11,428.71	9,514.05
7	106	Tortugas	6,447.76	5,235.82
8	126	Santa Lucrecia	51,984.95	40,076.28
8	126	Anexo Santa Lucrecia	6,678.33	4,674.33
9	135	Cárdenas	16,485.22	11,599.29
10	144	Ubero	18,923.39	15,182.81
11	155	Tolosa	19,204.67	13,391.70
12	166	Palomares	20,765.78	13,202.45
13	177	Sarabia	16,005.10	12,231.26
14	187	Mogoñé	12,650.89	10,203.19
15	203	Rincón Antonio	230,617.42	184,318.20
15	203	Anexo Rincón Antonio	18,814.52	14,953.28
16	214	Lagunas	18,730.04	12,158.06
17	218	Almoloya	3,897.54	3,571.85
18	228	Chivela	15,615.58	12,980.91
19	244	Río Verde	17,614.02	13,922.39
20	256	San Gerónimo	14,628.45	12,977.75
21	285	Tehuantepec	37,416.32	26,722.43
22	302	Salina Cruz	45,104.32	35,694.95
		<b>Total:</b>	<b>\$ 676,540.78</b>	<b>\$ 512,684.22</b>

Fuente: Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, Comisión de Inventarios, Tomo VI, Sección Líneas. Estaciones, P. 1835.

El Departamento de Estadística del municipio de Minatitlán de 1919 a 1920 señaló como productos de consumo y exportación, los siguientes: Aguardiente de caña, ajonjolí, Garbanzo, harina El Diamante, incienso, mezcal, miel de abeja, pescado fresco, reatas para lazar, sombreros de palma, azúcar blanca, anís, galletas, huevos de gallina, jamón, manteca, maíz, pescado salado, sebo en greñas, sal en grano, azúcar trigueña, arroz Sayula, ganado caballar, jitomate o tomate, jerga, mantés, mangos, pescado seco, sagú sal molida, aceite de

algodón, ajos, ganado de cerda, jabón, lenteja, madera de pino, piloncillo o panela, piñas, sogas en general, sal de ganado, aceite de ricino o higuierilla, almidón de trigo, ganado vacuno, limas, ladrillo bollo, papas o patatas, petates, el atado, tenates, tequila, achiote, almidón de yuca, habanero, pita, papel ministro, papel para cartas, block, quesos de cabra, quesos de vaca, tabaco labrado en puros, tabaco en rama, vinagre, vino de perón, vino de membrillo, vino de uva, vino de naranja, zarzaparrilla, velas de cera, velas de estearina, vela de parafina, carbón de leña, aguarrás, almagre, añil, azufre, escobas, escobeta, frijol negro, cohetes, cigarrillos el buen tono, cal, chicle, copal, camotes, cebollas, comino, chayote, chile mulato, chile pasilla, cacao tabasco, cocos secos, calabazas, cebada, chile seco, cacahuete, fósforos, aventadores de palma, carne o tasajo salado, café molido, café en grano, camarón seco, azogue o mercurio, cerillos chicos, chile ancho, chiles en serrano, chiles en salmuera, canastas o cestos, cueros curtidos, cerveza Orizaba.<sup>264</sup>

### **3.2.1. Los ejidos de la compañía Pearson y sus actividades: 1930-1935**

La industria petrolera reconfiguró la región, un nuevo crecimiento demográfico y urbanización. Así, en sus inicios, sobre todo, en las fases de exploración y explotación, la actividad petrolera atrajo a la zona, como en su momento lo hizo la construcción del ferrocarril, a un gran número de inmigrantes de varias partes de la república y algunos extranjeros, reemplazando así el papel que en otras épocas tuvieron las monterías, las plantaciones y el ferrocarril.

En el sur del estado, la industria del petróleo inició sus labores en 1901, en 1899 se hicieron los primeros descubrimientos, entre 1904 y 1907 la compañía inglesa “El Águila” construyó la refinería de Minatitlán.<sup>265</sup> Junto con la puesta en marcha del ferrocarril transístmico, el desarrollo petrolero contribuyó a que de 1900 a 1920 Coatzacoalcos y Minatitlán crecieran. El siguiente cuadro muestra el crecimiento demográfico desigual en el sur de Veracruz a partir de 1900 a 1930:

---

<sup>264</sup> AGEV, Departamento de estadística: Municipio de Minatitlán, Precios corrientes de productos de consumo y exportación, señalados en el mes de marzo de 1919-1920.

<sup>265</sup> REINA, 1994, pp. 72-94.

<b>Cuadro 13. Población de ocho municipios del sur del estado 1900-1930</b>				
<b>Municipios</b>	<b>Años</b>			
	<b>1900</b>	<b>1910</b>	<b>1920</b>	<b>1930</b>
Acayucan	11 555	14 295	14 476	11 811
Jáltipan	5 920	6 488	5 267	5 996
Chinameca	2 476	3 224	2 821	2 909
Jesús Carranza	1 996	3 415	3 553	3 992
Sayula	5 594	4 444	3 301	3 943
San Juan Evangelista	8 105	12 081	10 596	11 527
Minatitlán	6 126	8 921	10 572	21 273
Coatzacoalcos	4 487	6 616	7 627	12 271

Fuente: Base Sotavento del Sistema de Información Geográfica CIESAS-IRD, 1999.

Resultando así que antes de la apertura a la industria petrolera Acayucan representó el asentamiento con mayor población (1900) comparado con Minatitlán y Coatzacoalcos, incluso San Juan Evangelista rebasó a los antes mencionados en cuanto a número de habitantes. En las décadas de 1910 y 1920 Acayucan continuó superando en población a Minatitlán y Coatzacoalcos, hasta que en 1930 Minatitlán resurgió como asentamiento con mayor población superando a Acayucan, mientras que Coatzacoalcos iba creciendo a la par que Minatitlán.

Acayucan también resultó afectada por la explotación petrolera en varios sentidos, quizá la mayor afectación fue precisamente la expropiación de grandes extensiones de tierras que ocupó la compañía petrolera “El Águila”, hasta el grado de convertirse en el mayor latifundista en ella, pues se calcula que antes de 1917 su propietario, Wheetman Pearson, poseía una superficie cercana a la 850,000 hectáreas. Por otro lado, la compañía “El Águila” interrumpió el proyecto de colonización agrícola y de desarrollo de la agricultura de plantación, y no menos importante es señalar el estancamiento demográfico que sufrió Acayucan durante la segunda mitad del siglo XX cuando Minatitlán y Coatzacoalcos florecieron como centros de atracción de migrantes.

Desde 1914 y al calor de la Ley de 6 de enero de 1915, algunas congregaciones y rancherías de la región solicitaron tierras ante el gobierno del Estado, sin embargo, un gran inconveniente resultó de los predios concedidos a la Compañía Pearson and Son Limited y que pasaron a mano de la Compañía de Petróleo “El Águila”. Una de las primeras

solicitudes fue la que realizó al ayuntamiento de Santa Lucrecia del cantón de Minatitlán para la formación de su fundo legal el 13 de mayo de 1914, en el que el alcalde municipal de Santa Lucrecia comunicó las quejas a esta alcaldía por los vecinos de la localidad derivado de las contribuciones de arrendamiento de los pisos de la testamentaría del Sr. Carlos Pacheco, por cantidades exageradas y la exigencia con la que se les cobró, y dado el estado crítico por el que atravesó el país no podían cubrir, en contra parte la comisión respondió que al contar con la categoría de pueblo debe tener fundo legal por lo que se desacreditó el argumento y exigió a la testamentaría presentar sus títulos de propiedad ante el ayuntamiento para repartir y trazar la población. En el proceso se supo que el propietario tenía un adeudo al municipio desde 1910 por cuya razón al no presentar sus títulos, y si se negaba a ceder el fundo legal, el cabildo estuvo dispuesto a comprarle 400 hectáreas al precio de \$3.00 pesos por hectárea.<sup>266</sup>

Otros particulares también presentaron quejas como Ramón González del ayuntamiento de Minatitlán por ordenarle desocupar un solar para fundo legal de ese municipio en un plazo de 15 días, porque esa manzana fue elegida para construir las Escuelas Municipales, el 20 de abril de 1914.<sup>267</sup>

Los pobladores de Coatzacoalcos, cantón de Minatitlán, solicitaron la restitución de tierras y ejidos que pertenecieron a sus antecesores, exigieron se les dotara de ejidos como pueblo de nueva creación, y pedían conforme al artículo 6 de la citada ley de 6 de enero de 1915: declarar nulas las concesiones fraudulentas de grandes porciones de tierras que colindan con Coatzacoalcos. Además señalaban el pago por pastos en potrero cercado de 3.00 pesos mensuales por cada cabeza de ganado, en los terrenos del predio Tierra Nueva, condicionados a que el permiso cedido por los propietarios se diera en una sola ocasión y a que antes de que levanten sus cosechas se siembre zacate en el terreno para que pueda utilizarse después como potrero. Admitían además que varios de los solicitantes sin ser agricultores, sembraban o comerciaban carbón y leña para poder cubrir las rentas. Integraron un Comité Particular Ejecutivo de Ejidos representados por: Francisco Javier Loyo, Andrés López y el profesor Ruperto Bravo, advirtiendo la necesidad de ejidos en este puerto pues la gente que trabaja en el puerto y el ferrocarril se encontraban estancados

---

<sup>266</sup> AGEV, Sección Fomento. Tierras, municipio Jesús Carranza, fraccionamiento-fundo legal, Caja 339, fs. 1-11.

<sup>267</sup> AGEV, Fondo Secretaría de Gobierno, Minatitlán, Caja 339, fs. 1-25.

mientras no se registrara movimiento, expresaban una posible afectación a las propiedades de: la viuda del Sr. Tyng, la hacienda Tierra Nueva y los terrenos del Sr. Pearson.<sup>268</sup>

Por su parte, la Sra. Elena A. de Tyng argumentó que su esposo cedió al ayuntamiento para fundo legal las tres cuartas partes de 104 hectáreas, 5610 y 8 metros cuadrados, y que aparte donó, fuera del límite del fundo, tierras para un hospital y cementerio, así como un lote para establecer una escuela, tanto como lotes a los pobres para construir sus casas, incluso el trazo de la población se efectuó sin costo alguno para el municipio, en oficio de fecha 29 de octubre de 1917.<sup>269</sup>

De este proceso se desprendió que el 19 de septiembre de 1917 el padrón de fincas rústicas de Las Barrilas arrojaba 27 predios, donde el más pequeño registraba 172 hectáreas, Tierra Nueva con 877.80 hectáreas, la Veracruz Land Cattle Co. con 648 hectáreas, Lic. Emilio Rabasa con 33, 434 hectáreas, y Compañía Colonizadora con 18, 531 hectáreas.

El censo registró 1803 jefes de familia en Coatzacoalcos al 29 de octubre de 1917, en el cual proliferaron los comerciantes, artesanos, ferrocarrileros, empleados del ferrocarril (mecánicos, maquinistas), peluqueros, sastres, jornaleros, albañiles, etc., los jefes empadronados en su mayoría son campesinos que trabajan la agricultura en pequeña escala, y los trabajadores por jornal se ocuparon también de la siembra. Sin embargo, esta solicitud se declaró improcedente por no poder probar el derecho de propiedad e identificación exacta de las tierras. El caso se retomó para una nueva resolución hasta el 28 de abril de 1965, y se ejecuta la restitución en 1970.<sup>270</sup>

Para el caso de la Congregación de Pajaritos, el comité particular administrativo quedó integrado por: Francisco Genesta, Miguel González, Casimiro Acosta y Mariano Gómez, el 28 de abril de 1925, y Francisco Salcedo Casas como apoderado de la Compañía Mexicana de Bienes Inmuebles S. A., participaron en el litigio por la solicitud de ejidos de Pajaritos (antes Teapa). En junio se solicitaron los trabajos para la localización de los ejidos de las congregaciones de Pajaritos y Allende del municipio de Puerto México, en este caso los hermanos Eulalio e Ignacio Vela presentaron un amparo, radicaban en Salina Cruz, por

---

<sup>268</sup> 1 de diciembre de 1915., AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, municipio Puerto México, restitución-dotación, 13 de abril de 1915, Caja 145, Exp. 267, fs. 1-26.

<sup>269</sup> 1 de diciembre de 1915., AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, municipio Puerto México, restitución-dotación, 13 de abril de 1915, Caja 145, Exp. 267, fs. 26-89.

<sup>270</sup> 1 de diciembre de 1915., AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, municipio Puerto México, restitución-dotación, 13 de abril de 1915, Caja 145, Exp. 267, fs. 70-175.

2, 012 hectáreas pertenecientes a la antigua hacienda El Gavilán desde 1903, cuyo nombre cambió a Rancho de San Eulalio, debido a que señalaron que los solicitantes no son agricultores, y que se empleaban en el trabajo de los muelles y sólo cuando no tienen otro trabajo se dedicaban a la siembra de nardos y azucenas, pero no producen nada ni siquiera hortalizas para el mercado de esta ciudad. Y aunque desde 1920 han solicitados los pobladores de estas congregaciones tierras se les negó desde entonces, además ellos distinguen una sola congregación atribuyéndole dos nombres cuando en realidad ambas pertenecieron ahora a la Compañía de Bienes Inmuebles.<sup>271</sup>

La compañía del petróleo “El Águila” también se amparó ante el procedimiento vía juez de distrito de Salina Cruz, Oaxaca en febrero de 1926. En septiembre de ese mismo año la Richmond Petroleum of Mexico S. A. argumentó tener derechos sobre esas tierras por contrato celebrado antes de 1917, en el predio San Eulalio. Javier Icaza Jr. como apoderado legal de la Cía. Mexicana de Petróleo “El Águila” insistió que dicha cía. tenía derechos adquiridos al subsuelo del predio El Gavilán y pidió fueran respetados, señaló además que desde 1911 se empezó a fundar el poblado de Pajaritos con vecinos de Tabasco y así el nombre de Teapa desapareció al vecindarse los de Ixhuatlán en el mismo lugar.

La comisión agraria mixta emitió su dictamen proponiendo la afectación de 790 hectáreas que debían tomarse del predio El Gavilán, de la compañía Mexicana de Bienes Inmuebles y San Eulalio, considerando en el censo sólo a 69 individuos. La superficie afectable fue de 18, 430 hectáreas 13 As. 35 Cs con valor de 184, 300.00 pesos y que junto con las otras propiedades de la misma compañía ubicadas en el municipio de Cosoleacaque y Minatitlán suman 78, 483 hectáreas 77 As 31 Cs, con valor fiscal de 430, 452.00 pesos. En la resolución de febrero de 1925 se consignaron 148 habitantes de los cuales 45 tuvo derecho a tierras, no siendo el mismo número que aparece en el censo, en el reparto se tomó en cuenta que las tierras se clasificaron de temporal de segunda clase, y en la parte sur existieron una serie de pantanos, por lo tanto, los terrenos de la posesión provisional fueron pantanosas en la parte oriental y sur, cruzados por pequeños arroyos, siendo de mayor calidad los de San Eulalio, que por sus extensiones es un verdadero latifundio. Según

---

<sup>271</sup> AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, municipio Puerto México, congregación Pajaritos, Caja 207, fs 1-147.



datos de la Tesorería General del Estado el padrón de fincas rústicas señala que la Compañía Mexican de Bienes inmuebles S<sup>272</sup>. A. tuvo las siguientes propiedades:

**Minatitlán:**

Oteapa.....	6629-96-84
Capoaca 1/a zona.....	2030-43-30
La concepción.....	1439-35-34
Yegüero.....	933-00-00
Tacoteno.....	3152-73-29

**Cosoleacaque**

Mariana.....	100-00-00
Encino Gordo.....	401-10-00
Limonos, Cerro Alto y Barrancas.....	2759-85-00
Buenavista de Rosaldo.....	361-00-00
Buenavista de Rosaldo.....	242-00-00
Santa Catarina Mapachapa.....	1168-00-00
La Ciénega.....	150-00-00

**Puerto México**

El Gavilán.....	18430-13-33
Hato La Barrilla.....	2-00-00
La Barrilla.....	634-00-00
Total.....	38, 483-77-09 <sup>273</sup>

---

<sup>272</sup> AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, municipio Puerto México, congregación Pajaritos, Caja 207, fs 1-147.

Los documentos registran que hasta estos años había sido afectada con dotaciones a Allende, Mapachapa y La Bomba. Se dotó de 380 hectáreas y se publicó el 23 de julio de 1927 en el Diario Oficial de la Federación.<sup>274</sup>

Otro caso es el de los vecinos de la ranchería Rabón Grande quienes solicitaron tierras en el municipio de Puerto México pero dichas tierras pertenecían a la compañía de Bienes Inmuebles pero arrendadas por la Compañía Mexica de Petróleo “El Águila”, y en cuya defensa como representante fue Miguel Ángel Cordera, pues eran afectables los terrenos de Emilio Rabasa en el predio Gavilán Norte y en donde se desarrollaban trabajos de perforación petrolera, mediante contrato con la compañía Pearson and Son Limited por 50 años en 11 de julio de 1913, y en donde se estipuló que con el fin de descubrir depósitos de asfalto, petróleo o gases se tiene el derecho exclusivo de explorar, refinar, elaborar o en cualquier otra forma aprovechar todo.<sup>275</sup>

### **3.2.2. La participación de los trabajadores del FNT en la huelga de 1936-1937**

Desde la creación de la Confederación Regional Obrera Mexicana en 1918, los ferrocarrileros dieron valor a la importancia del trabajo, al derecho a la asociación, bucanron la reglamentación de la relación obrero-patronal, su regulación por el Estado y la incorporación de trabajadores a las organizaciones políticas.<sup>276</sup> En las primeras acciones del gremio ferrocarrilero se ha observado en este trabajo los intentos por asociarse y hacerse presente en el reclamo de sus derechos laborales, durante la presidencia de Álvaro Obregón se desencadenaron conflictos en el gremio en todo el estado de Veracruz<sup>277</sup> en cuya situación participaron todas los grupos de obreros del ferrocarril en el estado, una de ellas fue la huelga de mecánicos de Orizaba pertenecientes a la Segunda División del Ferrocarril Mexicano, debe entenderse que ésta no se focalizó únicamente en esa localidad, se hizo participe en todo el gremio estatal. Sin embargo, la huelga nacional de 1921 se entafizó en

---

<sup>273</sup> El 9 de agosto de 1924, AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, municipio Puerto México, congregación Pajaritos, Caja 207, fs 1-147.

<sup>274</sup>

<sup>275</sup> AGEV, Fondo Comisión Agraria Mixta, Ranchería Rabón Grande, Caja 478, fs. 1-70.

<sup>276</sup> GUADARRAMA, 1981, p. 71.

<sup>277</sup> AGUILAR SÁNCHEZ y CORTÉS RODRÍGUEZ, 1989, pp. 263-286.

el estado, y la huelga de 1923, así como la huelga general en el puerto, en solidaridad con los electricistas, caracterizaron a los ferrocarrileros por su participación.

Si bien en éstas primeras huelgas solicitaban la expulsión de dos maestros mecánicos, acabar con el mal trato de los supervisores, apoyados esta vez por el presidente. Un factor peculiar en este proceso fue la solidaridad en los paros y huelgas, no era sólo un sector el que participó, si la División del Ferrocarril Mexicano en Veracruz emplazaba a huelga, eran apoyados por la Unión de Estibadores y Jornaleros, los obreros de la industria textil de Orizaba, etc., y si algunos no participaban en el conflicto solicitaban la destitución de esos empleados de confianza.

La huelga de 1921 demanda el reconocimiento de la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, conformada por trece sociedades gremiales,<sup>278</sup> dentro de las medidas aplicadas ante el conflicto fue la de reemplazar a “los huelguistas por ferrocarrileros mexicanos que se encontraban en Estados Unidos. La Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, fue el elemento fundamental para el rompimiento de la huelga.”<sup>279</sup> La respuesta de los obreros ferrocarrileros fueron masivas manifestaciones en unión de obreros de todo el país; se implementó la huelga por solidaridad, el apoyo internacional y el sabotaje. La empresa desconoció a la Confederación, sustituyendo a sus miembros por elementos de la Unión de Conductores y Obreros Libres.

En respuesta el gobierno firmó un convenio con la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras, reconociéndola legalmente y aceptó a todos los confederados en sus trabajos. Sin embargo, los confederados del Ferrocarril Mexicano manifestaron que ellos no podían levantar la huelga, puesto que ese acuerdo ya había sido reconocido por el Ferrocarril Mexicano, y que ahora demandaban la remoción de los ferrocarriles que entraron a suplirlos.

En los años siguientes el gobierno corría el riesgo de continuas huelgas o negociar con los trabajadores, por lo que se designó una comisión a cargo de dos representantes, uno por parte del gobierno y otro por parte de los accionistas, Bertram E. Holloway y Mariano Cabrera, el primero de ellos fue gerente del Ferrocarril Mexicano y negociador con los banqueros en 1925, y el segundo, un experimentado ingeniero civil que trabajó por la compañía Pearson and Son Limited en la reconstrucción del FNT, partícipe de la

---

<sup>278</sup>GUADARRAMA, 1981, p. 71.

<sup>279</sup> AGUILAR SÁNCHEZ, 2017, pp. 79-83.

administración de Carranza y miembro del Consejo Directivo de los Ferrocarriles Mexicanos en el gobierno de Obregón.<sup>280</sup>

Como en toda negociación nunca se supo si el objetivo fue coherente con el resultado, Cabrera con la finalidad de mantener buenos términos en la relación con los obreros del ferrocarril, decidió mediante la Comisión de Eficiencia bajar los gastos, el personal y equilibrar las posibilidades de explotación de los ferrocarriles, esto provocó que no todos los gremios ferrocarrileros estuviera de acuerdo, así en 1929 había logrado un promedio del 80% en las operaciones de los ferrocarriles, en crisis desde 1920. Pero, amplió también el número de puestos de personal que no era de confianza, cuestión a la que se opuso la comisión, sin embargo, al ejecutar dicha disposición en 1927 las concesiones hechas a la Sociedad Mutualista de Despachadores y Telegrafistas Ferrocarrileros proporcionando puesto a los despachadores, auditores viajeros y jefes de estación que se sujetaban a derechos de antigüedad, lo que acarrió problemas en la regulación para establecer los contratos con el personal.<sup>281</sup>

La expropiación de la propiedad de los Ferrocarriles Nacionales se llevó a cabo en 1937 entregando la administración de los ferrocarriles a la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México cuya tarea fue resolver los problemas de tráfico, laborales, tecnológicos y financieros de la empresa, durante el gobierno de Cárdenas. Sin embargo, debido a problemas internos entre los gremios y sus representantes, en 1940 el gobierno nuevamente obtiene el control.<sup>282</sup>

### **3.2.3. La región del istmo y los nuevos proyectos de comunicación**

El FNT influyó en la configuración del espacio, la organización del territorio y permitió el desarrollo de una red de comunicación entre ciudades y regiones, desde el siglo XIX hasta la intervención pública a finales de los años treinta, que resultó en su estatalización en 1940. Si bien la configuración de las redes ferroviarias impactó en el crecimiento urbano, las tarifas, el tiempo de recorrido, la capacidad de carga, no pudieron superar la competencia que representó el automóvil que se expandió durante los años treinta.

---

<sup>280</sup> GUAJARDO, 2010, p. 139.

<sup>281</sup> GUAJARDO, 2010, pp.139-140.

<sup>282</sup> GUAJARDO, 2010, p. 141.

El desarrollo económico que brindó el ferrocarril en la región del istmo no resultó en la magnitud de las expectativas proyectadas antes de su construcción, integró el mercado local al nacional, generó incluso la formación de grupos empresariales como la Pearson and Son Limited. Para el caso del FNT si bien no siguió exactamente las rutas existentes sí se guió por las rutas terrestres antiguas, como lo hizo años después la carretera transístmica que corre paralela a las vías del ferrocarril. El ramal del FNT priorizó la conexión con sus puertos y las áreas productivas importantes, las plantaciones agrícolas para la exportación, así como la necesidad de conexión con otros países.

Al crecer las poblaciones, estancarse la inversión en los ferrocarriles, ya no resultó suficiente para el tamaño de la demanda y el dinamismo económico de las poblaciones existentes, en este caso, los puertos siempre estuvieron expuestos al azolve por la erosión provocada por los vientos de la región, la maquinaria se convirtió gradualmente en obsoleta por la falta de mantenimiento, pero, lo que más afectó la transportación interoceánica por el istmo de Tehuantepec fue los bajos costos y la capacidad de operación del canal de Panamá. En este sentido hay que cuestionarse ¿Qué tan determinante fue la presencia este ferrocarril?, ¿si la influencia de este medio de transporte en la transformación de la región más allá del paisaje fue positiva? El ferrocarril cubrió en un principio con las exigencias de la capacidad productiva local, y sucedió lo contrario después de 1920, en donde sólo servía para el tráfico de petróleo.

El declive de los ferrocarriles en los años veinte<sup>283</sup> y las nuevas estrategias de comunicación en el mundo generó una nueva forma de traslado, a mayor velocidad. La construcción de caminos significó un desafío y una parte del programa modernizador en México posrevolucionario, surgiendo “el 20 de marzo de 1925 la Comisión Nacional de Caminos (CNC) que representó una ruptura con la larga tradición del ferrocarril”<sup>284</sup>

El automóvil como señalan Yáñez y Badia-Miró “como bien de consumo se difunde en la América Latina en el primer tercio del siglo XX”.<sup>285</sup> Y va más allá de su consumo cuando en el decenio de los veinte se fomenta el establecimiento de plantas de

---

<sup>283</sup> GUAJARDO, 2010, Introducción s/n.

<sup>284</sup> Documentos, 1964:12; GARCÍA, 1992:33-34, SALINAS, 1994:73; JÁUREGUI, 2004:127, en MENDOZA VARGAS, 2015, p. 94.

<sup>285</sup> YÁÑEZ y BADIA-MIRÓ, 2011, p. 317.

ensamblaje de automóviles con piezas importadas, como fue el caso de Argentina, Brasil, México y Uruguay.<sup>286</sup>

La modernización de las vías de comunicación fue proyectada a través de las carreteras. Durante 1927 se propusieron los primeros diez mil kilómetros de carreteras nacionales.<sup>287</sup> De 1925 a 1936 la innovación recaía en las autopistas<sup>288</sup> respaldado por la habilitación de las carreteras así como por los acuerdos entre el gobierno federal y los estados. Los primeros automóviles en México corresponden a la etapa de 1894 a 1910 como transporte de lujo para la burguesía de la Ciudad de México<sup>289</sup>, sin embargo, “la inicial movilidad, privada y urbana, se diversificó durante la Revolución Mexicana (1910-1917), además de los fines militares, los automotores se comenzaron a utilizar para “la persecución de los maleantes en la Ciudad de México y la Cruz Roja.”<sup>290</sup>

Con Lazaro Cárdenas en el gobierno federal se consolidó la participación del gremio ferrocarrilero en la administración de los ferrocarriles, “el sindicato de ferrocarrileros recibió un amplio apoyo del gobierno y afirmó así una presencia política a través de sus líderes, cuya ideología estaba impregnada de tendencias comunistas”.<sup>291</sup> El cambio se dio con el gobierno de Miguel Alemán al restar poder a las organizaciones y apearse a las ideologías de los Estados Unidos<sup>292</sup>, así diezmó la influencia de los sindicatos, en especial de los ferrocarrileros, las políticas de desarrollo entonces se enfocaron en la construcción o ejecución de nuevos sistemas de comunicación, es decir, sustituir el sistema ferroviario por las carreteras.

El argumento volvió a ser la modernización, para el caso de la región de estudio, el proyecto se conoció como carretera transístmica, que buscaba nuevamente conectar vía pista los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, la variante se encontraba en el enlace que esta carretera haría con la conexión a Tapachula, Chiapas y Oaxaca, capital, conocida como carretera panamericana. Así surgió una reconfiguración de la región que provocó nuevas resistencias, si bien el trazo no está tan alejada de los puntos que enlaza el ferrocarril, pues

---

<sup>286</sup> YÁÑEZ y BADIA-MIRÓ, 2011, pp. 317-318.

<sup>287</sup> MENDOZA VARGAS, 2015, p. 94.

<sup>288</sup> GARCÍA, 1992, pp. 39-45, en MENDOZA VARGAS, 2015, p. 94.

<sup>289</sup> ROJAS, 2008, p. 18.

<sup>290</sup> JÁUREGUI, 2004, p. 126.

<sup>291</sup> ESCALONA, en NAHMAD SITTÓN, 2010, p. 171.

<sup>292</sup> ESCALONA, en NAHMAD SITTÓN, 2010, p. 172.

la mencionada ruta corre, prácticamente, en paralelo a las estaciones del FNT. La diferencia, probablemente, yace en la ramificación que la carretera hace con la región central del istmo.

**CONCLUSIÓN.-** La región del istmo de Tehuantepec como otras regiones del país vivió los contextos del reparto agrario, la etapa de la formación de asociaciones obreras que se convirtieron en sindicatos: campesinos solicitando tierras y trabajadores exigiendo mejores condiciones laborales, cuestión relacionada a la nacionalización de los ferrocarriles mexicanos. Enfrentó los inicios de estos factores paralelamente a la anulación del contrato, estas nuevas circunstancias, posiblemente permitieron el abandono del gobierno mexicano a la empresa del FNT, así en la década de los 30's las prioridades fueron otras y el desarrollo de la tecnología y las comunicaciones exigió el uso del automóvil, por ende, la construcción de carreteras.

## CONCLUSIONES

La elección del tema “El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Un proyecto frustrado 1914-1937” fue el resultado de la revisión de la historiografía sobre los ferrocarriles y sobre la región. El mencionado ferrocarril sólo se ha investigado hasta 1913; por otra parte, los trabajos sobre la región ponen en evidencia un vacío historiográfico de 1920 a 1930, dado que los estudios realizados a la región se han inclinado por estudiar la modernización y la evolución de industria petrolera, observando de lo general a lo particular los procesos que permitieron su transformación. Dichas investigaciones se distinguen por estudiar al istmo como dos zonas separadas, no obstante, que tejen una relación histórica. En ese sentido, considero que la aportación de la presente tesis radica en un acercamiento al periodo de 1914 a 1937 en relación con un ferrocarril que fue largamente ambicionado en la historia nacional.

Las posibles limitaciones de esta investigación recaen en la falta de consulta de archivos de la empresa cual obedece a que dichos archivos se encuentran fuera del país, por lo que decidí trabajar con los archivos siguientes: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del AGN, los XI Tomos del Inventario del FNT, y el AGEV, fuentes primarias oficiales, que para fines prácticos, es a la que se pudo acceder. Por esta misma razón no realicé un balance estadístico de las ganancias, beneficios o costos en la empresa del ferrocarril, pues esto provocaría un sesgo de la información, al contemplar información incompleta o avalada por el gobierno mexicano sin comparar con la recopilada por la compañía Pearson and Son Limited.

Analizando el proceso de proyección, reconstrucción, funcionamiento y quebranto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se puntualiza sobre la participación de los actores: el Estado, la compañía, los trabajadores y la población en un proyecto de desarrollo regional:

La región configuró un mercado regional antes de la llegada del ferrocarril, como otras regiones de México, ese mercado se aceleró y dinamizó con la llegada del ferrocarril provocando una rápida circulación de los productos regionales: el comercio de maderas, la ganadería y la agricultura producida por las aproximadamente 87 propiedades entre haciendas, ranchos, fincas y grandes plantaciones agrícolas. Estos factores y la ubicación



geográfica del istmo permitió que el gobierno y su política de activación de sus regiones económicas consideraran posible la construcción de un ferrocarril que permitió una vía corta para el comercio interno y externo; integrar la región con otros territorios del país y conectar poblaciones; un medio de transporte y un sistema de comunicaciones en la región. Por lo que el proyecto provocó el interés de una compañía extranjera, de las élites locales y del propio gobierno anhelando que el istmo de Tehuantepec se convirtiera en el centro geográfico mediador del comercio.

El tan anhelado proyecto de atravesar del Golfo de México al Océano Pacífico a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y convertirlo en el enclave comercial de mayor importancia, se mantuvo en una continua pretensión que fue posible hasta finales del Porfiriato. En una evidente competencia que se enmarca en un periodo de expansión comercial de dos países, Estados Unidos e Inglaterra, sin embargo, cuando por fin se inauguraba el paso por el istmo de Tehuantepec su competencia comenzó a desarrollar otro proyecto con similares pretensiones: el canal de Panamá. A esto hay que agregar las transformaciones generadas por las nuevas condiciones del gobierno mexicano que ya no favorecían los intereses de la compañía Pearson, ni el progreso de los ferrocarriles, la prioridad en la política económica era la recuperación de las empresas establecidas en el país con capital extranjero y erradicar la mediación de éstos en el gobierno mexicano, es decir, las condiciones prevalecientes eran totalmente contrarias a las del Porfiriato, el control por parte del gobierno mexicano representó una decisión que repercutió en varias direcciones: el cobro de impuestos a sus empresas y a los productos de exportación, límites a la extensión de sus propiedades, entre otros. Además la clase obrera forjada durante esos años exigió no sólo mejores condiciones laborales sino una reorganización de los trabajadores y sus garantías, representaban una gran fuerza porque funcionaba de forma concatenada con el resto de organizaciones nacionales.

El gobierno mexicano recibió en 1918 la empresa del ferrocarril con una infraestructura tanto deteriorada, inconclusa, que requería mantenimiento y por lo tanto mayor inversión, esto reflejaba hasta cierto punto la falta de inspección que se hizo sobre la obra, en parte favorecida por la relación de amistad entre el contratista y el presidente, incluso la relación de los administradores con la élite regional, y éstos con aquellos. El inventario realizado un año después de la cancelación del contrato, arrojaba un problema mayor, la falta de

legalización de la mayor parte de los terrenos adquiridos como derecho de vía durante la instalación del ferrocarril. Expresó también todo lo que faltó por hacer, presentando una empresa poco redituable para los intereses del gobierno de Carranza, y por el que pagó un alto costo. El material rodante y las dársenas precisaban una inyección de capital para controlar su mantenimiento y eficiencia. Entonces se comenzó a observar las reliquias del gran proyecto del siglo XIX.

Enfrentó dos procesos nacionales que impactaron regionalmente: la reforma agraria y las luchas obreras. Finalmente la región del istmo y la instalación de su ferrocarril no cubrieron las expectativas generadas al ejecutarse el proyecto. Si bien el proyecto fracasó en términos de proyección económica dejó a su paso una reorganización territorial y cambios demográficos.

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec irrumpió en la región provocando cambios y encontrándose con situaciones no previstas al iniciar su implementación, el petróleo por ejemplo, y esto en la práctica provocó un replanteamiento de los beneficios de su habilitación, es decir, no se consolidó como la vía trasatlántica por excelencia de América Latina de forma duradera, lo hizo sólo por aproximadamente 7 años, sí se convirtió en el ramal más extenso y funcional de su región arraigándose como una vía regional útil, sí trajo consigo sobre la marcha a nivel local nuevos beneficios, pero su impacto a un nivel de proyección más amplio se vio frustrado.

Transformó el paisaje de la región con el trazado del ferrocarril (estaciones y ramales) y la infraestructura (bodegas, patios y el complejo operativo de los puertos terminales); permitió también a la compañía explorar y explotar petróleo al facultarle para expropiar grandes extensiones de terreno generando otras actividades productivas (tema que no se ha tocado de forma muy ligera). La anulación del contrato y el abandono del gobierno mexicano a la empresa del FNT hacia la década de los 30's, el desarrollo de nuevas tecnologías, el surgimiento de nuevos medios de transportes y la construcción de carreteras, terminaron por convertirlo en un medio de transporte regional, que actualmente se sigue pensando en cómo lograr su reactivación.

## ARCHIVOS:

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN)

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO DE VERACRUZ (AGEV)

ARCHIVO DEL MUSEO NACIONAL DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS. CENTRO DE DOCUMENTACIÓN E INVESTIGACIÓN FERROVIARIAS (CEDIF-PUEBLA).

## BIBLIOGRAFÍA

ACUÑA, René

1984 *Relaciones Geográficas del siglo XVI: Antequera* vols. 1 y 2, México: UNAM.

AGUILAR SÁNCHEZ, Martín

2017 *Los conflictos ferrocarrileros en Veracruz 1910-1927*, México.

y ALAFITA MÉNDEZ, Leopoldo

1977 *El istmo veracruzano: notas para una historia de la construcción de una región*, en Anuario X, Universidad Veracruzana, México.

y CORTÉS RODRÍGUEZ, Martha

1989 “Cronología de cuatro movimientos ferrocarrileros en Veracruz. 1920-1926”, en Revista *Anuario VI*, Centro de Investigaciones Históricas, Instituto de Investigaciones Humanísticas, Universidad Veracruzana, pp. 263-286.

ALAFITA MÉNDEZ, Leopoldo

1988 *La administración privada de las empresas petroleras, 1880-1937*, Anuario V, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad Veracruzana, Xalapa, Ver., pp. 35-44.

ADINOLFI, Laura y ERCHINI, Carina

2012 *El Ferrocarril en la construcción del territorio costero*, Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay, Vol. 10, pp. 173-179.

ALCÁNTARA LÓPEZ, Álvaro

2004 “Ariles de la Majada: ganadería, vida social y cultura popular en el sur de Veracruz colonial”. Tesis para obtener el grado de Maestro en Historia, UNAM.

ÁLVAREZ DE LA BORDA, Joel

2006 *Crónica del petróleo en México. De 1863 a nuestros días*, PEMEX/ Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos, México.

ANNINO, Antonio y GUERRA, François-Xavier

2003 *Inventando la nación, Iberoamérica/ Siglo XIX/FCE*, México.

- ARELLANOS MELGAREJO, Román, y BEAUREGARD GARCÍA, Lourdes  
 2001 *La villa del espíritu santo y sus materiales culturales*, Ediciones culturales de Veracruz, México.
- ARELLANES MEIXUEIRO, Anselmo  
 1998 *Finca cafetalera y plantación en el sur. Oaxaca a finales del siglo XIX*, en Romero Ibarra, María Eugenia y Serrano, Pablo, “Regiones y expansión capitalista en México durante el siglo XIX”, México, UNAM-Universidad de Colima.
- ARAÚZ Celestino, Andrés  
 2006 Un sueño de siglos: El Canal de Panamá. En revista *Tareas*. No. 123. Mayo-agosto. Panamá: Centro de Estudios Latinoamericanos, Justo Arosemena.
- B. TRENS, Manuel  
 1950 *Historia de Veracruz*, Tomo IV, Secretaría de Educación y Cultura, México.  
  
*Historia de Veracruz. Tomo VII. De la Restauración de la República a las fiestas del centenario 1867-1910*, México, Secretaría de educación y cultura.
- BIART, Lucien  
 1959 *La tierra caliente. Escenas de la vida mexicana 1846-1855*, Jus, México, 1959.  
  
*La división económica regional de México*, Universidad Autónoma de México, México, 1967.  
  
*Geografía económica de México.*, Editorial Trillas, México 1975.
- BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen  
 1989 *Los grupos empresariales y el proyecto de Estado Nación 1867-1876. Esbozo de una perspectiva regional*, en Staples, Anne (et al), *El dominio de las minorías. República restaurada y Porfiriato*, COLMEX, México, pp. 71-94.  
  
 “Comercio y política” en Beatriz Rojas (Coord.), *El poder y el dinero. Grupos y regiones mexicanos en el siglo XIX*, Instituto Mora, México, 1994.  
  
 (Comp.). *Estado de Veracruz. Informes de sus gobernadores, 1826-1986*. Gobierno del Estado de Veracruz, México, 1986.  
  
 y CORZO RAMÍREZ, Ricardo. *Colección de leyes y decretos de Veracruz. 1824-1919*. 12 Tomos. Universidad Veracruzana, México, 1997.  
  
*Breve historia de Veracruz*, COLMEX – FCE, México, 2000.  
  
*Veracruz Liberal 1858-1860*. México, COLMEX-Gobierno del estado, 1986.
- BONILLA GALINDO, Isabel

- 2007 *De las imágenes a la revisión de fuentes documentales. Una propuesta para el análisis del impacto de los ferrocarriles en el Istmo de Tehuantepec*, Mirada Ferroviaria, Núm. 2, Boletín documental, 3ra. Época, México D. F., 16-21 pp.
- BOVIN, Philipp  
 1998 *Las Fronteras del Istmo (Fronteras y Sociedades entre el Sur de México y América Central)*, Universidad Autónoma de Tabasco, México.
- BRASSEUR, Charles  
 1981 *Viaje por el Istmo de Tehuantepec 1859-1860*. México, FCE.
- CABRERA A., Lucio  
 S/A *El canal interoceánico y la rivalidad anglo-norteamericana respecto a México y Centroamérica en 1850-1860. Los Tratados Clayton- Bulwer*, pp.13-36.
- CAMARERO ORIVE, Alberto (et al)  
 1992 *Cien textos de ingeniería sobre América Latina*, Revista de obras públicas 1853-1992, No. 3.314 Chile, octubre.
- CAMBREZY, Luc, y LASCURÁIN, Bernal  
 1992 *Crónica de un territorio fraccionado. De la hacienda al ejido*, Laurousse-OSTROM, México.
- CANGAS Y QUIÑONES, Suero  
 1984 *Relación de la provincia de Coatzacoalco, Villa del Espíritu santo*, en Relaciones Geográficas del siglo XVI: Antequera, T. I., Edición de René Acuña, UNAM, México, 1984.
- Descripción de la Villa del Espíritu Santo*, México: Vargas Rea, 1956.
- CÁRDENAS, Enrique  
 1991 *Algunas cuestiones de la depresión económica mexicana del siglo XIX* en El Trimestre Económico, México, FCE.
- CARDOSO, Ciro (Coord.)  
 2004 *México en el siglo XIX. 1821-1910. Historia económica y de la historia social*, Grupo Patria Cultural, S.A. de C. V., México.
- CARR, Barry  
 1982 *El movimiento obrero y la política en México 1910-1929*, Ediciones Era, México.
- CASADO QUINTANILLA, Blas (Coord.)  
 2004 *Unidades Didácticas. Tendencias historiográficas actuales*, Universidad Nacional de Educación a Distancia/ Lerko Print S. A., Madrid, España, 2004.

- CASTAÑEDA ZAVALA, Jorge  
 2000 *La transformación de la hacienda pública: de la República Restaurada al Porfiriato*, en Revista de Análisis Económico, segundo semestre, año/ vol. XV, No. 032, UAM-Azcapotzalco, México, 257-279 pp.
- CHEVALIER, François  
 1976 *La formación de los latifundios en México*. Fondo de Cultura Económica, México.  
  
*Lo público y lo privado de las obras públicas en México. Los primeros cien años*, en Revista Sociológica, Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco, Vol. 8, Núm. 22, mayo-agosto 1993.
- CISNEROS, F. J.  
 2003 *Ferrocarril de Antioquia: Memoria sobre la construcción de un ferrocarril de Puerto Berrio a Barbosa (Estado de Antioquia)*, Bogotá: Instituto Tecnológico Metropolitano.
- COATSWORTH, John H.  
 1978 *El impacto de los ferrocarriles en el Porfiriato*. Editorial Era, México.
- CONNOLLY, Priscila  
 1997 *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, FCE, México.
- CONTRERAS, Francisco  
 1986 *La riqueza del pantano*, México, Centro de Ecodesarrollo.
- COSÍO VILLEGAS, Daniel  
 1995 *Historia Moderna de México*. Vol.1-2-3, Editorial Hermes, México.  
  
*El Porfiriato: vida social y económica*. Editorial Hermes, México, 1959.
- CORTES, Enrique  
 1980 *Relaciones entre México y Japón durante el Porfiriato*. Secretaría de Relaciones Exteriores, México.
- CORREA RESTREPO, Juan Santiago  
 s/a *El ferrocarril de Panamá y la pérdida de una nación Colombia*, Universidad Externado de Colombia/ Banco de la República. Actividad cultural, Biblioteca virtual "Luis Ángel Arango".
- DELGADO CALDERÓN, Alfredo  
 1989 *Acazacucan: tierra sublevada, la rebelión indígena de 1787*, Series Unidad Regional de Culturas Populares del Sur de Veracruz, documentos, México, Secretaría de Educación Pública/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/ Dirección General de Culturas Populares/ H. Ayuntamiento de Acazacucan, Veracruz.

“La conformación de regiones en el Sotavento veracruzano: una aproximación histórica” en *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales* de Eric Léonard y Emilia Velásquez (Coordinadores), Centro de Investigaciones y Estudios, Superiores en Antropología Social: Institut de recherche pour le développement, México D. F., 2000.

*Acayucan. Cuna de la Revolución. 100 Aniversario 1906-2006. Tomo I, La Historia*, Grupo Editorial Publicom, Acayucan, 2006.

*Historia, cultura e identidad en el Sotavento*, CONACULTA, México, 2004.

DELGADO DE SMITH, Yamile y Liyira MANAMA

2007 *Ferrocarril venezolano: mirando el pasado y presente*, Venezuela, Universidad de Carabobo, Compendium, número 19, diciembre, pp. 31-45.

DE LA CRUZ Víctor

1983 *Rebeliones indígenas en el Istmo de Tehuantepec*, en Cuadernos Políticos, Número 38, México, D.F., Editorial Era, octubre –diciembre, pp. 55-71.

DE SANTA MARÍA, Bernardo

1984 *Relación geográfica de Nexapa (1579-80)*. R. Acuña (ed.) *Relaciones geográficas del siglo XVI: Antequera*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, pp. 341-360.

DE TORRES DE LAGUNAS, Juan

1984 *Relación geográfica de Teguantepec (1579-80)*. R. Acuña (ed.) *Relaciones geográficas del siglo XVI: Antequera*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, pp. 103-125.

DE VOS, Jan

1995 *Una legislación de graves consecuencias. El acaparamiento de tierras baldías en México, con el pretexto de colonización, 1821-1910*, en MENEGUS BORNEMANM, Margarita, (Comp.), “Problemas agrarios y de propiedad en México, siglos XVIII Y XIX”, COLMEX/Centro de Estudios Históricos/Centro de Investigaciones Ecológicas del Sureste, México D. F., pp. 265.

*Oro verde. La conquista de la Selva Lacandona por los madereros tabasqueños 1822-1949*, Fondo de Cultura Económica/ Gobierno del Estado de Tabasco, México, 1988, pp. 328.

DOMÍNGUEZ BLÁZQUEZ, Carmen y Ricardo CORZO RAMÍREZ

1997 *Colección de leyes y decretos de Veracruz. 1824-1919. 12 Tomos*. Universidad Veracruzana, México.

DUARTE ESPINOSO, María de Jesús

2001 *Frontera y diplomacia: las relaciones México- Estados Unidos durante el Porfiriato*, Secretaria de Relaciones exteriores, México, 2001.

- DURRY-MACHADO, Jonathan  
 2011 *Cuban Sugar Industry. Transnational Networks and Engineering in Mid-Nineteenth Century Cuba*, New York, Palgrave Macmillan, pp. 264.
- EL COLEGIO DE MÉXICO  
 1960 *Comercio exterior de México 1887-1911: estadísticas económicas del Porfiriato*, México.
- FANDOS, Cecilia Alejandra  
 2011 *El ferrocarril central norte en argentina, sección San Miguel de Tucumán-San José de Metán (Salta), 1880-1885. Notas sobre tierras y actores sociales*, en revista “América Latina en la Historia Económica”, número 35, enero-junio, pp. 247-269.
- FERNÁNDEZ ORTIZ, Luis M., TARRÍO GARCÍA, María y VILLAFUERTE SOLÍS, Daniela  
 1993 “La expansión ganadera en Veracruz: sus impactos en la economía y en la producción de alimentos” en Narciso BARRERA e Hipólito RODRÍGUEZ (Coords.), *Desarrollo y medio ambiente en Veracruz. Impactos económicos, ecológicos y culturales de la ganadería en Veracruz*, Instituto de Ecología/Fundación Friedrich Ecert/ Ciesas-Golfo, México.
- FIGUEROA, A. J.  
 1966 *La ciudad de Coatzacoalcos hasta 1599 (Puerto México)*, Ediciones Figueroa, México.
- FERNÁNDEZ, Susana Beatriz, (et al)  
 2001 *Potencialidades regionales y vinculación ferroviaria bioceánica en el ámbito del Mercosur y Chile*, Santiago de Chile, 8° encuentro de geógrafos de América Latina, del 4 al 10 de marzo.
- FONSECA RODRÍGUEZ, Román  
 1997 “Haciendas coloniales de 1777: los cantones de Acayucan y Minatitlán”, en Nescayotl, Revista de la Facultad de Historia, Universidad Veracruzana octubre 1996-abril 1997, pp. 15-18.
- FORBES, R. J.  
 1958 *Historia de la técnica*, México, Fondo de Cultura Económica.
- FOWLER, Will (Coord)  
 2008 *Gobernantes mexicanos*, Tomo I, FCE, Colección Historia, México, p. 488.  
*Gobernantes mexicanos*, Tomo II, FCE, Colección Historia, México, p. 563.
- GALINDO RODRÍGUEZ, José  
 2013 *The Economic Expansion of an Elite Business Family of French Origin in Central Mexico in the First Half of the Twentieth Century. Enterprise and Society*. Publicado en línea, julio, 2013. Por publicarse en la edición impresa de diciembre.



Some Considerations Regarding the Persistence of the Economic Elite in Mexico in the First Half of the Twentieth Century. *Bulletin of Latin American Research*, 32 (2) 149-162, 2013.

GARCÍA CANTÚ, Gastón

1991 Las invasiones norteamericanas en México, México, FCE, p. 348.

GARCÍA MARTÍNEZ, Bernardo

2008 Las regiones de México. Breviario geográfico e histórico. México. El Colegio de México, p. 349.

GARCÍA MORALES, Soledad y VELAZCO TORO, José

1997 *Memorias e informes de jefes políticos y autoridades del régimen Porfirista 1883-1911, Estado de Veracruz*, Universidad veracruzana, Xalapa Ver.

*Análisis de la estadística de 1907, haciendas y hacendados*. Universidad Veracruzana, México,

y Blázquez Domínguez, Carmen, *Continuismo político: de Juárez a Díaz*, La Palabra y el Hombre No.31, julio-septiembre 1979, Jalapa, Ver. 47-57pp.

GARCÍA TIJERINA, Napoleón, *Bosquejo geológico del Istmo de Tehuantepec. Estudio realizado a lo largo de la vía del ferrocarril de Tehuantepec, entre Jesús Carranza, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca*, Boletín de la Asociación Mexicana de Geólogos Petroleros, 435-444 pp.

GARCÍA DE LEÓN, Antonio

2011 *Tierra adentro, mar afuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento 1519-1821*. México: FCE-Gobierno del Estado de Veracruz-Universidad Veracruzana.

GARNER, Paul

2013 *Leones británicos y águilas mexicanas. Negocios política e imperio en la carrera de Weetman Pearson en México, 1889-1919*, México, FCE, COLMEX, COLSAN, Instituto de Investigaciones Dr. José Ma. Luis Mora, p.419.

“Sir Weetman Pearson y el desarrollo nacional en México, 1889-1919”. En *Revista de Estudios de historia moderna y contemporánea de México*. No. 30, julio-diciembre 2005, pp.145-165.

GERHARD, Peter

1986 *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

GONZÁLEZ DE LA LAMA

1990 “Revueles populares y gavillas en Veracruz 1867-1905”, en revista La Palabra y el Hombre, núm. 69, enero- marzo, Jalapa, Ver. , pp.53-70.

- GONZÁLEZ NAVARRO, Moisés  
1960 *La colonización en México 1877-1910*, México, Editorial: Talleres de Impresión de Estampillas y Valore.
- GUADARRAMA, Rocío  
1981 *Los sindicatos y la política en México: La CROM, 1918-1928*, Ediciones Era, México.
- GUAJARDO SOTO, Guillermo  
2007 *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile 1850-1950*, México, Colección de historia ferroviaria/ fundación de los ferrocarriles españoles/ Universidad Autónoma de México.
- GUNTELMAN, Michel  
1980 *La política agraria del Porfiriato*, Editorial Era, México.
- HALE, Charles A.  
1991 *La transformación del liberalismo en México a fines del siglo XI*, Fondo de Cultura Económica, México D. F.
- HERNÁNDEZ ELIZONDO, Roberto César  
*Propietarios, especuladores y renta petrolera en las regiones del Golfo de México (1900-1926)*, RS.
- HERRERA CANALES, Inés  
1998 *La circulación, comercio y transporte en México entre los años 1880-1910*, en CARDOSO, Ciro, "México en el siglo XIX, 1821-1910, Historia económica y de la estructura social", Nueva Imagen, México, pp. 437-464.
- HOFFMANN, Odile y VELÁZQUEZ, Emilia (Coords.)  
1994 *Las llanuras costeras de Veracruz, la lenta construcción de las regiones*, Universidad Veracruzana/ ORSTOM, México.
- HOBBSAWM, Eric  
1998 *Sobre la Historia. De la Historia Social a la Historia de la Sociedad*, Barcelona: Editorial Crítica.
- IGLESIAS, José María  
1966 *Acayucan en 1831*. México: Citlaltépetl, pp. 97-101
- JIMÉNEZ CASTILLO, Jesús  
2007 *El discurso político de la modernización. Un estudio de las ideas políticas en el Porfiriato y su repercusión en el Estado de Veracruz*, Tesis de doctorado en Historia y Estudios Regionales, Instituto de Investigaciones Históricas/ Universidad Veracruzana.

KATZ, Friedrich (Comp.)

2003 *La guerra secreta en México. Europa, Estados Unidos y la Revolución Mexicana*, México, Ediciones Era, p. 744.

*Revolución, rebelión y revolución: la lucha rural en México del siglo XVI al siglo XX*, Series Colección Problemas de México. México, Ediciones Era, 2004, 2a ed., pp. 589.

KNIGHT, Alan

2013 *Repensar la Revolución Mexicana*, Volumen II, Traductor Silvia L. Cuesy, México, COLMEX, p. 703.

*La Revolución Mexicana. Del Porfiriato al nuevo régimen constitucional*, Traductor Luis Cortés Bargalló y Argelia Castillo Cano, México, FCE, 2010, p. 1402.

KUNTZ FICKER, Sandra

1995 *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano 1880-1907*, México, El Colegio de México, p. 389.

*Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización, 1870-1929*. México: El Colegio de México, 2010.

*Fuentes para la historia empresarial de los ferrocarriles de México*, en Revista “América Latina en la historia económica”, número 23, enero-junio de 2005, pp. 35-48.

(Coord.), *La expansión ferroviaria en América Latina*. (Colección Historia Mínima), México, El Colegio de México, 2016, p. 361.

y PIETSCHMANN, Horts (Eds.), *México y la economía atlántica. Siglos XVIII-XX*, México, colmex, p.337.

LÓPEZ DEL AMO, Fernando

1990 *Ferrocarriles, ideología y política ferroviaria en el proyecto liberal argentino (1852-1916)*, Madrid, CEDEAL (Centro Español de Estudios de América Latina), 1990.

LLOGA FERNÁNDEZ, Rolando

2014 *La arquitectura asociada a los ferrocarriles en el occidente de Cuba 1837-1898*, en revista “Quiroga”, n° 5, enero-junio, pp. 86-99.

LLANOS-HERNÁNDEZ, Luis

2010 “El concepto de territorio y la investigación en las ciencias sociales”. En revista *Agricultura, sociedad y desarrollo. México*. Universidad Autónoma de Chapingo. Septiembre-diciembre, pp. 207-220.

MAISON, Hippolite y DEBOUCHET, Charles

1986 *La colonización francesa en Coatzacoalcos*. Universidad Veracruzana, México.

MANZANAL, Mabel

1977 *Los ferrocarriles y la organización nacional. El caso del Ferrocarril Central Norte. Determinantes de su construcción (1866-1872)*, Informe final de investigación (Mimeo), Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella.

MARICHAL SALINAS, Carlos

2017 “Debates sobre la globalización: Reflexiones desde la historia económica latinoamericana”, Conferencia presentada en el marco de las IV Jornadas de la Asociación Mexicana de Historia Económica (AMHE), Xalapa, Veracruz, 21-24 de febrero de 2017, pp. 7-8.

MARTÍNEZ VÁZQUEZ, Víctor Raúl

1985 *La revolución en Oaxaca 1900-1930*, Instituto de Administración Pública de Oaxaca, México.

MEDINA GARCÍA, Miguel Ángel

2014 *Cambios sociales y articulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el Porfiriato*, México, El Colegio de Jalisco.

MENEGUS, Margarita

1995 *Problemas agrarios y propiedad en México, siglos XVIII Y XIX*. El Colegio de México, México.

MÉNDEZ MAÍN, Silvia Ma.

2010 “Dinámica de la población. Siglos XVI al XXI y perspectivas a futuro”, en FLORESCANO, Enrique y ORTIZ ESCAMILLA, Juan (Coords.), *Atlas del patrimonio natural, histórico y cultural de Veracruz*, Tomo II, 2010, p. 132.

MENDOZA MARTÍNEZ, Emma

2011 *Sobre la migración okinawense en el sur de Veracruz, México principios del siglo XX*, Asociación Latinoamericana de Estudios de Asia y África, Memoria en extenso del XIII Congreso Internacional de ALADAA, ponencia, Bogotá, Colombia, 23, 24 y 25 de marzo.

MENDOZA VARGAS, Héctor

2015 “El automóvil y los mapas en la integración del territorio mexicano, 1929-1962”, en *Investigaciones Geográficas, Boletín de Geografía*, UNAM, Núm. 88, pp. 91-108.

MOLINA PÉREZ, Valente

- 2006 *Por los rieles de Chiapas. Construcción del Ferrocarril Panamericano*, Gobierno del Estado de Chiapas/ Asociación de Cronistas del Estado de Chiapas/ Sistema Chiapaneco de Radio y Televisión, México, pp. 119.

MONTERO GARCÍA, Luis Alberto

- 2012 "La construcción del ferrocarril de Veracruz al Istmo, 1880-1930" en *Historia Económica de Veracruz. Miradas múltiples*. Feliciano J. García Aguirre (coord.), Xalapa, UV, pp. 125-143.

MORALES LUIS, Javier

- 2002 *Hacendados, rancheros y comerciantes: la conformación de una élite en la región del Coatzacoalcos a finales del Porfiriato*. Monografía de licenciatura en historia. México: Universidad Veracruzana.

MORO, Cayetano

- 1844 *Reconocimiento del Istmo de Tehuantepec, practicado en los años 1842 y 1843*, con el objetivo de una comunicación oceánica por la comisión científica que nombró al efecto el empresario Don José de Garay. Londres: Ackermann and Comp., 1844. p. 5.

MEYER, Jean

- 1986 *Haciendas y ranchos, peones y campesinos en el Porfiriato: algunas falacias estadísticas*, *Historia Mexicana*, Vol. xxv, No 3, pp. 477-506.

MEYER, Lorenzo

- 1991 *Su majestad contra la Revolución Mexicana 1900-1950. El fin de un imperio informal*, COLMEX, México, p 576.

MÜNCH GALINDO, Guido

- 1983 *Etnología del Istmo veracruzano*, UNAM, México.

NAHMAD SITTÓN, Salomón, DALTON PALOMO, Margarita y NAHÓN, Abraham (Coords.)

- 2010 *Aproximaciones a la región del istmo. Diversidad multiétnica y socioeconómica en una región estratégica para el país*, México, CIESAS/ Dirección General de Culturas Populares (CONACULTA)/ Publicaciones de la Casa Chata.

OCHOA GARCÍA, Rocío

- 2000 "La construcción de un sistema regional complejo en torno a dos polos rectores: Acayucan y Minatitlán-Coatzacoalcos" en *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales* de Eric Léonard y Emilia Velásquez (Coords.), Centro de Investigaciones y Estudios, Superiores en Antropología Social: Institut de recherche pour le développement, México D. F.

OOSTINDIE, Gert J.

1984 *La burguesía cubana y sus caminos de hierro 1830-1868*, Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe, número 37, diciembre de 1984, pp. 99-115.

O'SHAUGHNESSY, Edith

1971 *Huerta y la Revolución vistos por la esposa de un diplomático en México*, México, Editorial Diógenes S. A.

OROPEZA, Minerva

2000 *Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del istmo veracruzano*, en LÉONARD, Eric y VELÁSQUEZ, Emilia (Coords.), *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*, CIESAS/ IRD, México.

ORTÍZ DE AYALA, Tadeo

1966 *Istmo de Tehuantepec*. Editorial Citlaltépetl, México.

ORTIZ WADGYMAR, Arturo

1971 *Aspectos de la economía del Istmo de Tehuantepec*, UNAM, México.

OROPEZA, Minerva

2000 *Poblamiento y colonización del Uxpanapa en el marco del istmo veracruzano*, en LÉONARD, Eric y VELÁSQUEZ, Emilia (Coords.), *El Sotavento veracruzano. Procesos sociales y dinámicas territoriales*, CIESAS/ IRD, México.

PARÉ, Luisa, VELÁSQUEZ, Emilia y GUTIÉRREZ, Rafael

1993 "La ganadería en la sierra de Santa Martha, Veracruz. Una primera aproximación" en Narciso Barrera e Hipólito Rodríguez (Coords.), *Desarrollo y medio ambiente en Veracruz. Impactos económicos, ecológicos y culturales de la ganadería en Veracruz*, Instituto de Ecología/Fundación Friedrich Ebert/CIESAS-Golfo, México.

PIERRE, George

1985 *Geopolítica de las minorías*. Colección ¿qué sé?-154, España, ediciones oikos-tau s.a..

*Geografía económica*. Colección Elcano: la geografía y sus problemas. España, Ediciones Ariel, 1970.

PLETCHER M., David

1978 "John H. Coatsworth, El impacto de los ferrocarriles en el Porfiriato: crecimiento y desarrollo", en Revista Nexos, México, 1 de enero de 1978.

PREVOT SCHAPIRA, Marie Francie

1999 *El sur de Veracruz en el siglo XIX: una modernización a marchas forzadas*, UNAM, México.

“El desarrollo petrolero en el Sureste mexicano”, recogido en *Impactos regionales de la política petrolera en México*, ALLUB, Leopoldo y MICHEL, Marco A. (Comps.), México, Centro de Investigación para la Integración Social, 1982.

PIERRE, George

1991 “La región en cuanto objeto de estudio de la geografía”, en *Antología básica: historia regional, formación docente y educación básica*, UPN.

POVEDA, Gabriel

2002 *El primer ferrocarril en Colombia*, en revista “Dyna”, Medellín, Colombia, Universidad de Colombia, noviembre, año/vol. 69, número 137, pp. 61-73.

PULIDO BIOSCA, Javier

1998 *Nanchital en el tiempo*. H. Ayuntamiento de Nanchital, 219pp.

*Coatzacoalcos: 100 años*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes/ API Coatzacoalcos, México, 2006.

RAMÍREZ LAVOIGNET, David

1997 *El problema agrario en Acayucan*, Gobierno del Estado de Veracruz/ Universidad Veracruzana, México.

REINA AOYAMA, Leticia

1999 Población y epidemias en el Istmo de Tehuantepec siglo XIX. En *Desacatos*, N° 1, México: CIESAS, pp. 165-186.

“Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec”. En *Anuario VIII*, Veracruz: Centro de Investigaciones Históricas/ Universidad Veracruzana, 1992.

*Historia del istmo de Tehuantepec. Dinámica del cambio sociocultural, siglo XIX*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2013.

“Sin propiedad comunal pero apropiación del desarrollo económico. Istmo de Tehuantepec, México, siglos XVII-XIX”. En revista *Historias*, No. 85, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, mayo-agosto de 2013.

RASSO ZAMUDIO, Eduardo

1987 *Estudio para caminos rurales Veracruz*, Facultad de Ingeniería, Universidad Veracruzana.

REVEL-MOUROZ, Jean

- 1980 *Aprovechamiento y colonización del trópico húmedo mexicano. La vertiente del Golfo y del Caribe*, Sección de Obras de Economía, Traducción de José Barrales Valladares, México, Fondo de Cultura Económica.
- Aprovechamiento y colonización del Trópico Húmedo Mexicano*, FCE, México, 1980. San Juan, Carlos y VELÁSQUEZ, Salvador, La formación del Estado y las políticas económicas (1881-1880), en CARDOSO, Ciro, México en el siglo XIX, 1821-1910. Historia económica y de la estructura social. Nueva Imagen, 1998, pp. 65-96.
- REGALSKY, Andrés Martín
- 1991 *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: las inversiones francesas, 1900-1914*, Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella, Centro de Investigaciones Sociales, Febrero 1991, Documento de Trabajo N° 113. Esta es una versión revisada del trabajo publicado en el *Journal of Latin American Studies*, 21:2, noviembre 1989, pp. 425-452.
- RIGUZZI, Paolo y Sandra KUNTZ FICKER (Coords.)
- 1996 *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México: El Colegio Mexiquense/ Ferrocarriles Nacionales de México/ Universidad Autónoma Metropolitana.
- “Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos, 1880-1914”. En Carlos Marichal (Coord.), *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*. México: FCE –COLMEX, 1995.
- RODEA, MARCELO N.
- 1944 *Historia del movimiento obrero ferrocarrilero*. S/e, México, p. 474.
- ROJAS ROSALES, ARMANDO
- 1996 *Reconstrucción del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, 1894-1919*. Tesis de Maestría. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa.
- El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec ¿Eje del comercio del mundo? 1893-1913*. Tesis de Doctorado. México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, 2004.
- SALINAS ÁLVAREZ Samuel y MORÁN CERVANTES, Lourdes
- 1994 *Historia de los caminos de México*. México: Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.
- SAN JUAN, Carlos y VELÁSQUEZ, Salvador
- 1998 *La formación del Estado y las políticas económicas (1881-1880)*, en Cardoso, Ciro, México en el siglo XIX, 1821-1910. Historia económica y de la estructura social. Nueva Imagen, pp. 65-96.
- SANTAMARÍA GARCÍA, Antonio



- 1995 *Los años veinte y treinta. La crisis del sector exportador, comercial y azucarero y su incidencia en la sociedad y en la economía insular*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, Madrid.
- SANTIAGO CORREA, Juan  
 2009 *De puerto Berrío a la quiebra: el ferrocarril de Antioquia y los empresarios nacionales y extranjeros*, Colombia, CESA: Colegio de Estudios Superiores de Administración, pp. 1-38.
- SANTOS RODRIGUES, Jones Reis  
 2010 *La Construcción del Ferrocarril Madeira–Mamoré y el Caribe Inglés: la Primera Inmigración Negra Libre para Brasil*, en revista *Vegueta*, No. 11, año 2009-2010, Anuario de la Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, pp. 89-100.
- SARAIBA RUSSELL, María de los Ángeles  
 2001 *Procesos modernizadores en el istmo veracruzano 1900-1921*, México: UNAM.
- SIMMENS, Alfred H. y BRICKMANN, Lutz  
 1976 “*El sur de Veracruz a finales del S. XVIII, una análisis de la “Relación de Corral”*”, en *Historia Mexicana*, Centro de Estudios Históricos de EL Colegio de México, vol. XXVI, núm.2, México.
- SILVA RIQUER, Jorge  
 2003 *Los mercados regionales de México en los siglos XVIII y XIX*, México, Instituto Mora-Conaculta.
- SODI ÁLVAREZ, Enrique  
 1967 *Istmo de Tehuantepec*, Talleres Gráficos de la Nación, México.
- SOUTHWORTH, John R.  
 2005 *Veracruz Ilustrado*, México, 1ra. Edición 1900, Editora del Gobierno del Estado de Veracruz, 2da. Facsimilar.
- SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y FOMENTO  
 1910 *Tercer Censo de Población de los Estados Unidos Mexicanos*. Verificado el 27 de Octubre de 1910. Tomo II. pp. 242-247.
- SEDANO ORTEGA, Mauricio  
 2016 “*Los trabajadores del Ferrocarril de Tehuantepec y la huelga “olvidada” de Rincón Antonio (1903)*”, en *Revista Secuencia*, No. 96, septiembre-diciembre, pp. 142-166.
- TIRADO VILLEGAS, Gloria  
 2007 *Los efectos del ferrocarril interoceánico: Puebla en el Porfiriato*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla/ Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades.

TOLEDO A.

1995 *Geopolítica y desarrollo en el Istmo de Tehuantepec*, CECODES, México.

UEDA, Vanda

2002 *La formación de las redes de los ferrocarriles en Río Grande Do Sul: hacia un nuevo modelo de integración en el Mercosur*, Brasil, Universidad de Barcelona-Departamento de Geografía, Universidad Federal do Rio Grande do Sul.

ULLOA, Berta

2000 *Historia General de México: la lucha armada (1911-1920)*, México, 2000.

URIBE CRUZ, Manuel

1980 “El movimiento obrero-petrolero en Minatitlán”, *Veracruz, 1908-1924*, tesis de licenciatura en Antropología social, Universidad Veracruzana, Xalapa.

*Petróleo y clase obrera, orígenes y conformación (1908-1921)*, La Palabra y el Hombre, No.56, Nueva Época, Octubre- Diciembre 1985, 33-40.

VAN YOUNG, Eric

1991 “Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas”, en Pérez Herrero. En Pedro S. (Comp.) *Región e historia en México (1700-1850): métodos de análisis regional* (pp. 99-122). México: Instituto de Investigaciones José María Luis Mora-Universidad Autónoma Metropolitana, UPN.

VELÁZQUEZ, Emilia, LÉONARD, Eric, HOFFMANN, Odile y PREVOT-SHAPIRA, M. F.

2009 *El istmo mexicano: una región inasequible. Estado, poderes locales y dinámicas espaciales (siglos XVI-XXI)*, México, Ediciones de La Casa Chata, CIESAS, Institut de Recherche pour le Développement, p. 717.

VERDUZO, Gustavo

1982 *Campesinos Itinerantes. Colonización, ganadería y urbanización en el Trópico Petrolero de México*, COLMEX, México.

VILLEGAS, Manuel

1885 *Breve análisis histórico de la propiedad agraria en el Cantón de Acayucan*, Orizaba, Tipografía de Gabriel Guapillo.

VON WOBESER, Gisela

1983 *La formación de la hacienda en la época colonial*. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

WAIBEL, L.

2004 *La Sierra Madre de Chiapas*. México, D. F., 1946, p. 306; Waitz, P., *Notas preliminares a un Reconocimiento geológico por el curso del Río Verde, Oaxaca*, Instituto de Geología, México, 1912, 2-32 pp.; Coll-Hurtado, Atlántida, *Atlas regional del*

*Istmo de Tehuantepec; un comentario*, Revista del Instituto de Investigaciones Geográficas, Universidad Autónoma de México, México D. F., abril No.053, pp. 219-221.

WEIGERT, Hans

1943 *Geopolítica. Generales y geógrafos*, México: Fondo de Cultura Económica.

WINFIELD, Fernand

1975 “*Chinameca: Una relación geográfica del siglo XVIII*”, La Palabra y el Hombre. Universidad Veracruzana, Jalapa, Ver.

WILLIAMS, John Jay

1852 *El Istmo de Tehuantepec. Resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico ejecutó la Comisión Científica*, bajo la dirección del sr. J.G. Barnard. México, Imprenta de Vicente García Torres.

WRIGHT WINTHROP, R.,

1980 *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico, 1854-1948*, traducción Josefina Osorio, Buenos Aires, Emecé Editores.

WOMACK, John

1978 “La economía en la Revolución (1910-1920). Historiografía y análisis” en *Nexas*. N° 7. México.

YANES RIZO, Emma

2000 *Me matan si no trabajo y si trabajo me matan. Historia de la comunidad tecnológica ferroviaria en México*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia.

YÁÑEZ, César y BADIA-MIRÓ, Marc

2011 El consumo de automóviles en América Latina y El Caribe (1902-1930), en *Revista El Trimestre Económico*, Vol. LXXVIII (2), Núm. 310, abril-junio, pp. 317-342.

ZARAUZ LÓPEZ, Héctor Luis

2003 “Integración comercial durante el siglo XIX: el caso de la explotación de caoba en el sur de Veracruz”, en *Revista Ulúa*, Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales/ Universidad Veracruzana, No. 2, julio-diciembre.

# ANEXOS

**LISTA DE LAS COMPAÑÍAS DE VAPORES y SUS AGENTES, etc., que son autorizadas a firmar conocimientos directos en relación con el Tehuantepec National Railway Company, y de quienes se pueden obtener tipos de flete, etc.:**

<b>Amsterdam</b>	<b>Copenaga</b>	<b>Hayre</b>
Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> De Wede, Jan Salm & Meijer.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Petersen, Möller & Hoppe.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Marcel & Co.,
Harrison & Leyland Lines, <i>Agentes:</i> Van Es & Van Ommeren.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Hecksher & Son, Amaliegarde 33.	8, Place Jules Ferry Cuban Line, <i>Agentes:</i> Les Affréteurs Réunis,
Cuban Line: <i>Agentes:</i> Van Santen & Co.,	<b>Coruña</b>	41, Quai d' Orleans
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Ruys & Co.	Hataburg-Amerika Linie <i>Agente:</i> Eduardo del Rio	<b>Hogesund</b>
Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agentes:</i> Ruys & Co.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Rubine é Hijos.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agente:</i> Frithjof Eide
<b>Amberes</b>	Compagnie Générale Transatlantique <i>Agentes:</i> Nicandoro Farina.	<b>Hull</b>
Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Aug. Bulcke & Co.	<b>Dantzing</b>	Cuban Line, <i>Agentes:</i> Graham & Co.
Cuba Line <i>Agentes:</i> Bigland, Brown & Co., Ltd., 9, Quai aux Charbons.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agente:</i> Ferdinand Prowe.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> W.A. Massey & Co.
Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agente:</i> Adolf Deppe	<b>Drammen</b>	<b>Konigsberg</b>
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agente:</i> G. Tonneller	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Fearnley & Eger, Christiania. Norway-Mexico Gulf Line	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Robt. Klegenstüber & Co.,

Harrison Line, <i>Agentes:</i> Aug. Schmitz & Co.	Agentes: Hans Kiaer & Co.	<b>La Rochelle Pallice</b>
Lyland Line, <i>Agentes:</i> Kennedy, Hunter & Co.	<b>Dundee</b>	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> André, Vairon & Co.
<b>Belfast</b>	Harrison & Leyland Lines <i>Agentes:</i> M. Langlands & Sons	Harrison & Leyland Lines <i>Agente:</i> Lucien Canaud.
Leyland Line, <i>Agentes:</i> Whiting & Tedford	The Royal Mail Steam Packet Co., 84, Commercial Street.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Ranault, Delage & Cie.
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Clyde Shipping Co.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> David Alexander & Sons.	Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agentes:</i> Faustin & Co.,
		<b>Leith</b>
<b>Bergen:</b>	<b>Estocolmo</b>	Harrison & Leyland Lines
Norway-Mexico Gulf Line, <i>Agente:</i> Joachim Grieg.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Nordström & Shulin.	<i>Agentes:</i> M. Langlands & Sons. The Royal Mail Steam Packet Co.,
Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Rjaer & Isdahl	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Nordisk Rosebureau, Royal Opera Buildings.	<i>Agentes:</i> Morison, Pollexfen & Blair.
<b>Bilbao</b>		<b>Lisboa</b>
Hamburg-Amerika Linie <i>Agentes:</i> Edmundo Couto & Cia.	<b>Fiume</b>	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Henry Burnay & Co.,
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agente:</i> Carlos de Maruri	Austro-Americana Linie. <i>Agentes:</i> Schenker & Co.	Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agentes:</i> Henry Burnay & Co.,
	<b>Genova</b>	Harrison Line. <i>Agentes:</i> Garland Laidley & Co.
<b>Birmingham</b>	Hamburg-Amerika Linie, 4, Via Roma.	The Royal Mail Steam Packet Co.,

Harrison & Leyland Lines, <i>Agente:</i> T. Heymann, 4, Victoria Square	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agente:</i> Carlo Figoli.	<i>Agentes:</i> James Rawes & Co.
The Royal Mail Steam Packet, Co., 86, Colmore Row.	Harrison Line, <i>Agente:</i> John White	<b>Liverpool</b>
Cuban Line <i>Agente:</i> S. Henley Lycett, 45, Newhall	<b>Glasgow</b>	Harrison Line. <i>Courtiers:</i> Richard Bulman & Co.
Street.	Harrison & Leyland Lines	Leyland Line, Frederick Leyland & Co. Ltd
Hamburg-Amerika Linie <i>Agentes:</i> John Sutcliffe & Son, 1, Cannon	<i>Agentes:</i> Prentice, Service & Henderson, 175, West George Street.	The Royal Mail Steam Packet Co., 14, Castle Street
Street.	The Royal Mail Steam Packet Co., 125, Buchanan Street.	Cuban Line, <i>Agentes:</i> W.C. Miller & Co., 11, Drury Lane.
<b>Burdeos</b>	<b>Gotemburgo</b>	
Compagnie Générale Transatlantique, Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> André, Vairon & Co.	Norway-Mexico Gulf Line, <i>Agentes:</i> Fallehius & Leffler.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> John Sutcliffe & Son.
Harrison & Leyland Lines, <i>Agentes:</i> James Moss & Co.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> August Leffler & Sons	Compagnie Générale Trnasatlántique, <i>Agente:</i> A.A. Salmon.
The Royal Mail Steam Packet Co., Cuban Line	<b>Grimsby</b>	<b>London</b> <b>E.H. Mundy,</b>
<i>Agentes:</i> Les Affréteurs Réunis.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> John Sutcliffe & Son.	<b>Agente General en Europa,</b> <b>The Tehuantepec National Railway Co.,</b>
<b>Bremen</b>	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> J.W. Eason & Co.	<b>48, Lime Street, E.C.</b> The Royal Mail Steam Packet Co., 18, Moorgate Street, E.C., and
Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Carl Joh. Klingenberg & Co.	44, Freeman Street.	

The Royal Mail Steam Packet Co., 8, <i>Agente:</i> F.L. Michaelis, Langenstrasse,		32, Cockspur Street, S.W.
	<b>Hamburgo</b>	Cuban Line,
<b>Cádiz</b>	<b>Carl Heidonn, Vice-Agente,</b> <b>The Tehuantepec National Railway Co.,</b>	Ernest Bigland & Co., 7, East India Avenue, E.C.
Hamburg-Amerika Linie <i>Agentes:</i> Hijos de Evelio Lainez	<b>Belvedere.</b> Hamburg-Amerika Linie	Leyland Line, Frederick Leyland & Co. Ltd
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Gomez & Co.	Harrison & Leyland Lines <i>Agentes:</i> Paul Gunther.	38, Leadenhall Street, E.C. Harrison Line.
	Hugo & Van Emmerik, Zippelhaus 4.	<i>Agentes:</i> Richard Bulman & Son,
<b>Charente</b>	The Royal Mail Steam Packet Co.,	11, St. Mary Axe, E.C.
Harrison & Leyland Lines, <i>Agente:</i> Grenfell Williamson.	<i>Agente:</i> Hermann Binder, Brandstwierte, 22	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Shaw, Adams & Co.,
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Renault, Delage & Cie.	Cuban Line <i>Agente:</i> R. Ludolphs, 29, Ferdinandstrasse	78, Gracechurch Street, E.C. Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agente:</i> A.A. Salmon. 36, Leadenhall
<b>Christiania</b>	Compagnie Générale Transatlantique	Street, E.C.
Norway-Mexico Gulf Line, G.M. Bryde, <i>Gerente.</i>	<i>Agentes:</i> Frankfurter & Liebermann.	
		<b>Manchester</b>
Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Fearnley & Egen	<b>Hayre</b> Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Aug. Bulcke, Vairon & Co.	Harrison Line. <i>Agentes:</i> J.W. Jones & Son, 15, Brazennose Street.
<b>Christiansand S.</b>	Compagnie Générale Transatlantique	Leyland Line,
Norway-Mexico Gulf Line, <i>Agente:</i> Thy. B. Heistein	<i>Agentes:</i> Aug. Bulcke, Vairon & Co. Harrison Line,	Frederick Leyland & Co. Ltd 13, St. Ann Street.



Hamburg-Amerika Linie, <i>Agente:</i> J.A. Werner.	<i>Agentes:</i> J.M. Currie & Co. 2, Rue Pleavry Leyland Line	The Royal Mail Steam Packet Co., 5, Albert Square.
	<i>Agentes:</i> Langstaff, Ehrenberg & Pollak, 65, Grand Quai.	
<b>Manchester</b>	<b>Patras</b>	<b>Stayanger</b>
Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agente:</i> W.T. Mitchell, 4. York Street.	Austro-Americana Linie, <i>Agentes:</i> Morphy & Son;	Norway-Mexico Gulf Line, <i>Agente:</i> C. Middelthon.
Cuban Line, <i>Agente:</i> C. Wagner, 10, Brazennose Street.	Crowe & Stevens. Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> G.F. Woodley & Co.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> C. Middelthon, E. Ulstrup.
Hamburg-Amerika Linie <i>Agentes:</i> John Sutcliffe & Son.	<b>Plymouth</b>	<b>Stettin</b>
	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Fox, Son & Co., The Parade.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agente:</i> R. Mügge.
<b>Marsella</b>		
Compagnie Générale Transatlantique, Cuban Line <i>Agentes:</i> Les Affréteurs Réunis, 25, Quai de la Fraternité.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Smith, Sundius & Co.	<b>Trieste</b>
	<b>Rotterdam</b>	Austro-Americana Line, <i>Gerentes:</i> Fratelli Cosulich.
Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> André, Vairon & Co.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Chr. Cornelder & Zoonen,	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Alfred Escher & Co.,
Harrison Line, <i>Agentes:</i> Watson & Parker.	Cuban Line, <i>Agentes:</i> Hoymann & Schuurmann.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Adriatic Forwarding Co.
Leyland Line. <i>Agentes:</i> Marie Moreau & Co.	Harrison & Leyland Line, <i>Agentes:</i> P.A. Van Es & Co.	<b>Trondhjem</b>

The Royal Mail Steam Packet Co. <i>Agentes:</i> Thos Cook & Co.	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Vroege & De Wijs, Boompjes, 82.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Det Nordenfjeldske Dampskibs
	Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agentes:</i> Ruys & Co.	Selskab. Norway-Mexico Gulf Line,
<b>Newcastle-on Tyne</b>		<i>Agentes:</i> B.Iversen & Co.
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> James A. Brown & Co.,	<b>Santander</b>	
Cail's Buildings.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Carlos Hoppe y Cia.	<b>Venecia</b>
	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agente:</i> Luis de Maruri.	Austro-Americana Line, <i>Agentes:</i> D. Della Porta & Co.
<b>Paris</b>	Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agentes:</i> André, Vairon & Co.,	
Compagnie Générale Transatlantique, Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> André, Vairon & Co.,	Compagnie Générale Transatlantique, <i>Agentes:</i> De Vial Hijos	<b>Vigo</b>
59, Rue du Faubourg Poissonniere. Harrison Line	<b>Southampton</b>	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agente:</i> Enrique Mulder.
<i>Agentes:</i> J.M. Currie & Co., 36, Rue d'Hanteville.	The Royal Mail Steam Packet Co., Canute Road,	The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agente:</i> Estanislao Duran, Príncipe, 45.
Leyland Line, <i>Agente:</i> Nicholas Martin, 9, Rue Scribe.	Hamburg-Amerika Linie, <i>Agentes:</i> Smith, Sundius & Co.	Compagnie Générale Transatlantique. <i>Agente:</i> Antonio Conde-Hijos.
The Royal Mail Steam Packet Co., <i>Agentes:</i> Geo. Dunlop & Co.,		
4, Rue Halévy. Cuban Line, <i>Agentes:</i> Les Affréteurs Réunis,	<b>Sr. Nazaire</b>	
54, Rue de Paradis.	Compagnie Générale Transatlantique,	
	<b>Fuente:</b> AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. II, Expediente 154-1, Fojas: 7-8.	

## **CLASIFICACIÓN DE MERCANCÍAS**

**MERCANCÍAS PELIGROSAS QUEDARÁN EXENTAS EN LA APLICACIÓN DE ESTA TARIFA, Y SOLAMENTE SE RECIBIRÁN ARREGLANDO SU EMBARQUE CON LA COMPAÑÍA, Á FLETE CONVENCIONAL.**

**LOS TIPOS DE FLETE Y LA CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS ESTÁN SUJETOS A CAMBIO SIN PREVIO AVISO**

**LÍNEAS CONECTANTES DE SALINA CRUZ, EN EL PACÍFICO:**

**A PUERTOS MEXICANOS:      A PUERTOS DE CANADÁ**

**COMPAÑÍA NAVIERA DEL PACÍFICO 3 SALIDAS POR MES    CANADIAN-MEXICAN LINE 1 SALIDA POR MES**

**KOSMOS LINE            2 SALIDAS POR MES**

**CANADIAN-MEXICAN PACÍFICO LINE      1 SALIDA POR MES    A PUERTOS DE CENTRO AMÉRICA:**

**KOSMOS LINE            2 SALIDAS POR MES**

**A PUERTOS DE LOS ESTADOS UNIDOS:**

**AMERICAN-HAWAIIAN LINE 3 SALIDAS POR MES    A PUERTOS DEL SUD PACÍFICO:**

**KOSMOS LINE            2 SALIDAS POR MES    KOSMOS LINE            2 SALIDAS POR MES**

**A LAS ISLAS HAWAII:**

**AMERICAN-HAWAIIAN LINE 2 SALIDAS POR MES**

**MARCAS**

**TODOS LOS BULTOS DEBEN LLEVAR MARCADO EL PUERTO DE DESTINO, Y ADEMÁS "VÍA PUERTO MÉXICO"**

**DOCUMENTOS**

**LOS CONOCIMIENTOS Y LAS FACTURAS CONSULARES LEGALIZADAS DEBEN SER REMITIDOS A LOS CONSIGNATARIOS EN EL PUERTO DE DESTINO Y NO A PUERTO MÉXICO**

**LAS EXPEDICIONES Á LA ORDEN. POR CONVENIENCIA A LOS INTERESES DE LOS EMBARCADORES EL NOMBRE DEL CONSIGNATARIO DEBERÍA FIGURAR EN EL CONOCIMIENTO.**

## CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCÍAS

*Las mercancías cuyo valor sea superior a 5,000 francos por tonelada de flete (o fracción) serán clasificadas desde luego en el primer grupo*

Abanicos	1	Almidón	4	Barras	5	Cabello	1	Cauchuc (artículos de)	2
Abanicos ordinarios	2	Alpargatas	4	Básculas y pesos ordinarios	4	Cabritilla	3	Cedacería-Capillero	2
Abanicos papel	4	Amianto-Añil	2	Bastones	3	Cacao	4	Cedacería (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	2
Aceites (menos productos farmacéuticos)	4	Aparatos eléctricos, fotográficos y telefónicos	2	Baúles vacíos	4	Cacharrería común	4	Celosías	4
Acetato de cal y de plomo	4	Aparatos para gas	4	Betún	4	Cajas vacías	4	Cemento	4
Ácido acético no glacial	4	Arcas	3	Billares-Bonetería (menos de la seda)	2	Cal	4	Cemento	4
Ácido bórico, cítrico, salicílico y tartárico	4	Armas-Arañas	2	Biciclos y Triciclos	4	Calderos	4	Cepillaría común	3
Aguas de tocador, minerales y gaseosas	4	Arreos (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	4	Bizcochos	4	Calzado	3	Cera de abejas	3
Agujas	1	Arroz	5	Blanco de España	4	Campanas	4	Cereales	1
Alambre	4	Arroz (por peso)	4	Bombas	4	Cáñamo (artículos de)	4	Cerveza	4
	3	Artículos hierro colado	4	Bombillas eléctricas	3	Candeleros	2	Champagne (vino de)	1
Alambre (Hierro)	4	Azúcar	4	Borraja	4	Canela- Caracteres imprenta	2	Charol	4

Algodón en rama	3	Azufre	4	Borras	4	Cápsulas metal (para botellas)	4	Chocolate	2	
Algodón en bruto	4	Balanzas	4	Botellas vacías	4	Carbonato de cal	4	Cintas de seda	4	
Algodón para coser	3	Bañeras	4	Bronce imitación (artículos de )	3	Carretillas	4	Cintas (menos de las de seda)	1	
Almanaques	4	Barniz al oleo	2	Bronces artísticas (muebles)	2	Cartón	4	Cirios	1	
							Casimir (de seda)	1	Clavo (Especies)	2
							Casimir (menos de seda)	2		
Clavos y tornillos	4	Fayense	4	Lámparas	2	Pañería	2	Sacos de viaje	3	
Cloruro de potasio	4	Ferretería	2	Lámparas comunes	4	Panteones	2	Sacos vacíos de yute	4	
Cobre (artículos)	2	Ferretería (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	4	Lana fina-lana inglesa	2	Papel paja	4	Sal amoniaco	4	
Cobre común (artículos de)	4	Fieltro ( artículos de)	2	Latón (objetos de)	3	Papel para embalar	4	Salazones	4	
Cohechitos para niños	4	Fieltro en hojas	4	Leche condensada	4	Papel para imprimir	4	Sales en sacos	5	
Coches	2	Flores artificiales	2	Legumbres secos	4	Papel pintado (menos de	1	Sanguijuela	1	

						1,000 francos por tonelada de flete)			
Colchones crin	2	Fosfato (sales de)	4	Librería	2	Papel seda para cigarrillos	3	Sardinas	4
Colores ( de anilina y para artistas)	2	Fruta seca y en jugo	4	Licores	4	Papelería	2	Sebo	4
Comino	3	Fuentes	4	Linoleum	3	Papeles pintados y de escribir	2	Sedería	4
Confecciones	2	Gamuza	3	Linternas	4	Pastas alimenticias	4	Sombrerería	2
Confitería	2	Gelatina	3	Lona para velas	3	Paraguas y sombrillas (menos seda)	3	Sombreros lana	3
Confitería (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	4	Gengibre	2	Losetos	4	Peines	2	Sombreros paja sin adornar	4
Conservas y provisiones	4	Glicerina	2	Magnesia en barriles	4	Pelo	2	Sombreros para hombre	4
Cordelería	4	Goma	2	Maletas	3	Perfumería	2	Sombreros para señora	2
Cordones para calzado	3	Granos y semillas	4	Mangos para sombrillas y paraguas	3	Perlas falsas	3	Sombrillas y paragua seda	1
Coronas	2	Guantería lana y algodón	2	Mantas (cubre camas)	3	Pianos	3	Sommiers	4

Cristalería fina	2	Guantería (seda y piel)	1	Máquina para escribir, embalar y precisión	2	Pieles abrigo (por valor)	1	Sosa	5
Cromos	2	Guarnicionería	3	Máquinas y accesorios; coser, heladoras y eléctricas	4	Pieles no clasificadas	2	Sosa (y sales de)	4
Cuadros	1	Guarnicionería (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	4	Marfil	1	Pimienta	4	Sulfato amoniaco, cobre y hierro	4
Cuchillería	2	Hamacas	3	Mármoles artísticos	1	Pintura (para edificios y buques)	4	Sulfato de quinina	1
Cuero fino	2	Harina, Hebillas ordinarias	4	Mármoles para muebles	2	Pizarras y lápices (para colegios)	4	Tabaco	2
Cuero (menos charol)	3	Herboristería en balas	4	Mármoles y piedras en bruto	4	Planchas	5	Tapices	3
Cueros en bruto	4	Herramientas	4	Material para colegios	2	Planchas hierro o acero	5	Tapones corcho	4
Depósito de hierro	4	Hierro Esmaltado (artículos de)	4	Material para puentes de ferrocarriles	4	Plantas vivas	2	Té	3
Desperdicios de algodón y lana	4	Hierro o acero en bruto	5	Mechas y algodón para id	4	Plomo en lingotes	5	Tejas	4



Droguería inofensiva y no clasificada	2	Hilados, cáñamo yute	4	Mercurio	1	Plomo en lingotes (hoja y lingotes)	4	Tejas esmaltadas	3
Ejes no montados	5	Hilados, lona y algodón	3	Metal blanco e inglés (artículos de)	2	Plumas avestruz y garza real	1	Tejido algodón, lana, yute e hilo	2
Encajes de seda	1	Hornillos	4	Mimbre obrado	4	Plumas ordinarias	3	Tejidos con mezcla seda	2
Ejes de seda (menos de seda)	2	Hules	3	Mochilas	3	Plumas para adornos	2	Teka alquitranada	3
Encerado	3	Instrumentos agrícolas	4	Molduras	2	Polainas	3	Telas barnizadas	3
Escobas	4	Instrumentos científicos	2	Mostaza	4	Porcelana	2	Telas crudas y de embalar	3
Especies (menos pimienta)	2	Instrumentos Cirugía	2	Muebles	2	Porcelana (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	3	Telas de yute para embalar	4
Espejos comunes	4	Instrumentos música	2	Muebles y molduras (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	4	Postes	4	Tiendas de campaña	3
Espejos finos	2	Instrumentos músicos (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	3	Objetos aluminio	2	Prensas para copiar e imprimir	4	Tinta	4

Esponjas	3	Instrumentos óptica	2	Objetos arte	1	Productos farmacéuticos no clasificados	2	Tinturas	2
Estaño (artículos de)	4	Jabón común-Jarcia	4	Objetos torneados	2	Quesos	4	Tiza	4
Estatuas madera, piedra o mármol	1	Jabón de tocador	2	Opio	1	Quincalla	2	Transparentes	3
Estatuas yeso, cartón y hierro colado)	2	Jaulas (para pájaros)	4	Ornamentos iglesia	1	Railes	5	Trapos	3
Estatuas yeso, cartón (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	4	Juguetes	3	Ornamentos (menos de 1,000 francos por tonelada de flete)	3	Redes algodón	3	Tubería de hierro o hierro colado plomo y tierra	4
Estearina en sacos (por peso)	4	Juguetes (menos de 1.000 francos por tonelada de flete)	4			Relojería	2	Vaselina en barriles	4
Estelas	4					Relojes de torre	4	Velas	4
<b>Fuente:</b> AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. II, Expediente 154-1, Fojas: 5-6.						Ropa blanca	2	Vidriería común	4
						Ruedas no montadas	5	Vidrios planos	4
								Vinagre	4
								Vinos (menos champagne)	4
								Yeso	4
		Zinc (artículos de)	4						