CAMINO DE HIERRO

EL MEXICANO DEL SUR EN OAXACA

Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar



CAMINO DE HIERRO El Mexicano del Sur en Oaxaca

Gloria Guadalupe Lambarria Gopar

Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca Asociación Nacional de Docentes Universitarios A. C.

Copyright ©

Octubre 2017

Gloria Guadalupe Lambarria Gopar

Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca / Asociación Nacional de Docentes Universitarios A. C.

Portada: Ángel Osorio Gómez.

Responsable de Edición: Norma Isabel Aguilar Gaytán

International Edition

All rights reserved.

Printed in North Charleston, South Carolina, United States of America

Todos los contenidos son responsabilidad exclusiva de la autora y no necesariamente refleja la postura del editor o de las instituciones que participaron en el arbitraje y en el proceso editorial.

ISBN-13: 978-1540860088 ISBN-10: 1540860086

Para más información comuníquese a: profesoresuniversitariosmx@gmail.com

O visite la página web del libro: www.profesoresuniversitarios.org.mx/publicaciones.html Este libro fue financiado con recursos PROFOCIE 2015 gestionados a través de la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca y por el apoyo 2016/INTER-PUBLIC/A343 del Programa Editorial Institucional para el Fomento de Publicaciones Científicas de Profesores Universitarios Latinoamericanos de la Asociación Nacional de Docentes Universitarios A. C. Esta publicación ha superado un proceso de arbitraje internacional elaborado por dos investigadores independientes a la autora, de universidades de Guatemala y España.

CONTENIDO

	Agradecimientos	vii
	Introducción	xi
1	La nueva nación mexicana, síntesis histórica	1
2	Impulso y fortaleza del ferrocarril Mexicano del Sur	27
3	La participación del capital extranjero en México y particularmente en Oaxaca	63
4	El inicio de la vía	81
5	El gran final: la fijación del último riel	93
6	En la tierra de Juárez: la inauguración	99
7	Trabajo y subordinación obrera, necesidades espaciales en el sistema ferroviario	107
	Archivos Consultados, Abreviaturas, Facilidades y Bibliografía	161
	Sobre la autora	177

AGRADECIMIENTOS

A Juan Gopar Rojas, mi abuelo que llegó en el tren, en la hoy reconocida máquina 279 y que junto a mi amada abuela Concepción Sánchez, construyeron una vida en los albores del siglo XX.

La descendencia que surgió de su hija Gloria María, aumentó los rieles de vida, hoy en la distancia y en su ausencia, los recuerdos de mi niñez se acumularon y se fueron traduciendo en inspiración inagotable de relatos en torno al tren.

Y en el vagón de mi propia existencia viajan: Luis, Antonio y Sonia. Parte del trabajo aquí expuesto también fue aportación de admirables ferrocarrileros y sus familias. A todos, mis sinceras GRACIAS.

"El patrimonio ferroviario manifiesta una actividad productiva que influyó en el desarrollo económico de Oaxaca y México, debemos rescatar el vínculo que tuvo con una época de nuestra historia y resguardar los valores y significados para orgullo de nuestras generaciones venideras".

INTRODUCCIÓN

La influencia del desarrollo y construcción del tren en México originó los bienes muebles e inmuebles constituidos por las vías, las estructuras y edificios, más los equipos de transporte, talleres y oficinas. Se desarrollaron estaciones de servicio en poblaciones determinadas por la facilidad del tendido de las vías o en sitios inhóspitos y alejados.

Una historia que se ganó entre la población y la empresa, una imagen que surgió, así, sencilla, sin grandes recursos estilísticos, pero que fue la solución a las circunstancias imperantes entre los gobernantes, empresarios y la gran inserción obrera que estableció toda una fuerza gremial.

El ferrocarril no sólo se adentró en un territorio de orografía difícil, sino que se vinculó con la vida y las costumbres de la población marcando nuevas formas de ocupación, pasando del mundo básicamente agrícola al medio industrial del trabajo relacionado con los trenes.

Abordar esta historia de la línea del ferrocarril que llegó a Oaxaca es un sencillo tributo, para todos los que con esfuerzos en el periodo decimonónico tuvieron la osadía de proponer un sistema de transporte a través de las cordilleras que dan una característica especial a este Estado de la República Mexicana. Lo que destaca la visión de quienes propusieron la construcción de la línea "E",

Introducción

partiendo del vecino estado de Puebla y pasando por una estación provisional en la ciudad de Oaxaca, ya que la meta fue tener una proyección interoceánica.

El gran logro se obtuvo con la conjunción de esfuerzos de la compañía inglesa Read & Campbell, de los gobernantes a través de los diferentes periodos de gobierno y con la especial atención de Don Porfirio Díaz, Presidente de México y oriundo de Oaxaca quien propició los convenios adecuados que finalmente llevaron a la construcción del "Mexicano del Sur".

Más allá de la experiencia extranjera, como inversionistas y poseedores de una tecnología a través de la fuerza de vapor, el ferrocarril encontró en el territorio oaxaqueño, la mano de obra adecuada, la tenacidad del hombre de campo por dominar una tecnología desconocida y ante todo por la inteligencia

de capacitarse y poseer la habilidad de maniobrar las grandes máquinas: Los caballos de acero.



Ilustración 1: Inauguración de la Estación del ferrocarril Mexicano. Ciudad de Puebla, 1873. "¡El gran sueño de esta generación está realizado!" Litografía de Casimiro Castro. Crédito fotografía: Jorge Vértiz ¹

1. LA NUEVA NACIÓN MEXICANA, SÍNTESIS HISTÓRICA

La imagen con que se inicia este capítulo nos traslada a uno de los grandes momentos de la historia de México. Como se puede apreciar, corresponde a la ciudad de Puebla, en el momento culminante de la inauguración del Ferrocarril Mexicano, en el tramo completo México-Veracruz en 1873, el año en que

1

¹ Ferrocarriles Nacionales de México-FNM (1996) p. 32.

quedaban impulsados los nuevos caminos de fierro y con ello el progreso. Instantánea que muestra el panorama de una ciudad en el preámbulo del desarrollo; al fondo, la ciudad del siglo XVIII, una línea fronteriza divide el aspecto de la ciudad: las cúpulas, torres, las edificaciones de la urbe colonial; al frente, con la inserción del ferrocarril, la estación mostrando todos los elementos de ese nuevo espacio: edificio de pasajeros, bodegas, andadores, la inserción de las vías en un paisaje que se extiende longitudinalmente hacia un horizonte, la capacidad del patio ferrocarrilero para contener, recibir en un momento dado gran cantidad de gente y al desocuparse dejar un gran espacio abierto que permite desarrollar las labores de los trabajadores ferroviarios, la construcción de estos nuevos emplazamientos se generó para el servicio ferroviario.

La idea de tener una conexión interoceánica para la

explotación y distribución de recursos, era una pretensión que se tenía desde la conquista de los españoles. En el siglo XVIII, la necesidad de tener caminos que permitieran el tránsito se venció con grandes esfuerzos, como el cobro de peaje que se destinaba para la construcción y mantenimiento de los caminos, práctica que se ejercía en Europa y en las colonias americanas.

Así, el tránsito de carruajes, carretas, caballos y animales de carga incentivan las zonas de influencia de la industria y el comercio, posteriormente con el impulso de vehículos de autopropulsión por medio del vapor, como fue el ferrocarril, se convierte este, en motor de desarrollo, transformándose en parte de la historia, no sólo como medio de transporte sino como modulador de la sociedad mexicana.

Los años que siguieron a la independencia nacional dejaron en claro que México debía alcanzar la

prosperidad. Para llegar a la industrialización y las nuevas comunicaciones, era necesario allegarse al ferrocarril para unir, conectar y comunicarse en todo el territorio ya que el México rural formaba un enorme conjunto de pequeños dominios.

Los proyectos de modernización y de progreso, se venían bloqueando por los constantes cambios de formas de gobierno, del II Imperio a la República restaurada, intervenciones armadas internacionales y locales, rebeliones, motines, planes políticos, robos, y saqueos continuos de gavilleros. Los esfuerzos para mantener la seguridad, se debían al interés de caciques, hacendados, destacamentos militares y las autoridades en los poblados.

Bernal² supone que el ferrocarril contribuyó a restablecer regiones y reunir parte de la nación ya que

4

² Bernal, I. (1998). Apuntes para la historia de la infraestructura en México. México: BANOBRAS.

ofreció una rápida y segura conexión. El ferrocarril impulsó a productores y comerciantes, impactó en la exportación de bienes primarios hacia los mercados europeos y norteamericano como el petróleo y la minería, o bienes agrícolas como el henequén, café, tabaco y frutales.



Ilustración 2: Mapa del estado de Oaxaca, con las conexiones de sistemas de comunicación hacia 1937. En línea punteada y trazos a lápiz, aún aparece la intención de la conexión interoceánica que nunca se logró. Archivo de Planos. Dep. C. de vía-FFCCN de M. 1937. CEDIF, Puebla. Fondo de Edificios, Planoteca. (CEDIF Puebla, Recuperado por la autora el 02 de mayo del 2011)

En opinión de Kuntz y Riguzzi³, existieron factores adversos a la instalación del ferrocarril desde 1837, y no sólo fueron los factores exógenos como la guerra, la falta de inversión extranjera o los conflictos internos, lo que detuvo por cuatro décadas la construcción, también influyó el medio geográfico y físico. Para implantar el transporte ferroviario en la región de punto de partida de Veracruz debieron vencer diferencias de alturas de 1200 metros. Este puerto había sido por mucho, el nexo tradicional que vinculaba al mundo y a la ciudad de México, luego entonces, había que atravesar una topografía accidentada y áspera; además del clima (lluvias, huracanes, suelos arenosos, pantanos, temperaturas) en la franja costera, situación que influyó para retrasar la finalización de la primera línea del Ferrocarril Mexicano.

_

³ Kuntz, S. y Riguzzi, P.(1996). Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950) del surgimiento tardío al decaimiento precoz. México: Ferrocarriles Nacionales de México. p. 35

Otro aspecto adverso, fueron los factores jurídicos e institucionales, ya que la legislación nacional tenía una estructura imprecisa debido a que buena parte del siglo XIX siguió rigiéndose en normas coloniales. Adicionalmente prevalecía la regionalización y cada estado se regulaba políticamente. Para Kuntz y Riguzzi⁴, la posición geopolítica de México fue sin duda otro factor negativo en el desarrollo del ferrocarril, debido a que los conflictos con Estados Unidos, sobre todo después del problema militar y la mutilación territorial, imposibilitaron la conexión hacia el norte.

México hasta la primera mitad del siglo XIX no participaba del movimiento continental de la expansión del comercio exterior y de la recepción de inversiones extranjeras, directas o bajo el esquema de préstamos. Sin embargo, en la primer administración del presidente Porfirio Díaz:

⁴ Ibídem, p. 39

Convencido del beneficio del ferrocarril, aplica tres políticas para la administración de vías férreas: la administración directa por parte del gobierno federal; la celebración de contratos con gobiernos estatales, y la continuación del sistema de concesiones a empresas particulares.⁵

El proceso impulsó la actividad empresarial mediante exenciones fiscales y la emisión de la Ley de apropiación por causa de utilidad pública de 1882, lo que permitió la incorporación del territorio donde transitarían los trenes y la disminución de la condicionante de contratación del número de empleados mexicanos.

El desarrollo del ferrocarril y las vías de comunicación integraron al territorio en una dinámica de crecimiento y expansión comercial,

8

⁵ Jáuregui, L. (2004) Historia económica de México, los transportes, siglos XVI al XX. México: Océano. p. 80.

financiera e industrial que facilitaron la economía y con ello la transformación que conllevó el desarrollo del capitalismo, situación que se vio reflejada con signos de prosperidad como: un cambio en la fisonomía edilicia, mejores comunicaciones y equipamiento urbano.

El desarrollo se observó en las principales ciudades, en los puertos y en algunas poblaciones al interior, ligadas con zonas densamente pobladas o de importancia económica, los ciudadanos asumieron el nuevo poder de la burguesía, al participar de servicios urbanos: alumbrado, drenaje, pavimentación, agua, parques y nuevas y espaciosas avenidas, que fueron conformando la imagen de la ciudad moderna.

Fue el Porfiriato, el fenómeno clave en la modernización en México, el tiempo donde se crearon las condiciones favorables para que los actores económicos nacionales y extranjeros se desarrollaran sin trabas. Los años del largo gobierno del general Porfirio Díaz (1877-1910) se vieron colmados de planes y proyectos para la formación y consolidación del estado moderno. El discurso enarbolado remarcaba la finalidad y las maneras concebidas para lograrlo.

La seguridad pública como elemento primordial del orden social y factor propicio para el desarrollo económico y el progreso nacional, la orientación del espíritu cívico hacia el respeto a la autoridad y al gobierno, el fomento de la imagen del buen gobierno y del buen ciudadano fueron, entre otros, los propósitos altamente difundidos por la administración nacional y por los gobiernos estatales. 'Orden y progreso' constituyeron la base de la constitución política y económica del Porfiriato.⁶

_

⁶ Contreras, C. (2013). La gran Ilusión Urbana, Modernidad y saneamiento en la ciudad de Puebla durante el porfiriato (1880-1910). México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. p. 51

Las condiciones después de muchas desavenencias impulsaban la necesidad de controlar un país agitado, así que Díaz se enfocó a apaciguar el país. La posición del grupo de los liberales desde la presidencia de Benito Juárez fue preparando la conformación de la nueva nación mexicana. Porfirio Díaz prosiguió el proyecto de nación mediante la consolidación de la clase dominante y la unificación de antiguos liberales y conservadores hacia una economía dirigida a la modernización. El vértigo del progreso inundó a América Latina, ciudades como Río de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo, La Habana y, por supuesto, la ciudad de México, sufrieron un cambio hacia la centralización del gobierno para generar el auge económico, convirtiéndose grandes urbes en con transformaciones en la fisonomía urbana, y también en la forma de pensar de los distintos grupos; así, las costumbres se modificaron enfrentándose lo nuevo con lo pasado; lo moderno con lo tradicional.

Retomando la concepción de Chassen⁷ para explicar la modernización: se entiende esta, como el proceso de cambio dentro de un país que está en transformación hacia el capitalismo como modo de producción dominante.

Los grandes cambios que se dieron en México en la transición a la modernización, a finales del siglo XIX, como en todo país pre capitalista, no sólo impactaron el orden económico, político e ideológico. La transformación impactó en lo social al provocar el proletariado urbano y rural; para el caso del transporte ferroviario la mano de obra necesaria para el tendido de vías, en un principio era traída de otros países que habían forjado las condiciones para dominar la nueva dinámica de colocar los rieles para el tránsito de los trenes. En México y el caso que nos ocupa, la mano de obra era aportación y

⁷ Chassen, R. (1936). Oaxaca, del porfiriato a la revolución, 1902-1911. Tesis Doctoral. México: UNAM. p. 25

responsabilidad de los gobiernos estatales y la fuente donde se obtenía era el campesinado. La ampliación de los sectores medios conformados por la industria, manufactura, textil; dieron origen al sector terciario conformado por servicios y comercio generando nuevas reglas de intercambio comercial para realizar sus transacciones. Las concesiones, facilidades de extensión e inversión extranjera impusieron un intercambio de productos, servicios, materias primas que necesariamente se adaptaron a un sistema financiero, con ello también surgieron los bancos, las listas de rayas y los sistemas de control obrero.

Con el desarrollo de la infraestructura, apareció la mentalidad capitalista a través de la libre empresa, y con una amplia red de comunicación y comercio se generó la conexión entre las regiones del país, al no haber distancias y tramos a los que no se tuviera acceso, se facilitó la integración nacional, base del nacionalismo, y aunque el país fue adoptando el

establecimiento de sistemas políticos democráticos (en la realidad una oligarquía, pues es bien sabido la trayectoria de dominio presidencial), se llegó a generar en el país un desarrollo urbano que permitió el embellecimiento de las ciudades, la mejora de las condiciones de salud, la aparición de nuevas formas de vida impulsando el deporte, los viajes, la vida cotidiana de las ciudades y las fábricas; en general, surgió una sociedad mexicana encaminada a la identificación con otras culturas que en su momento estaban experimentando los procesos de la sociedad moderna.

Y en el ámbito de las ciudades los grupos sociales manifestaban un deseo de pasar a la modernidad que se refleja en urbes donde se desarrolla la salubridad e higiene y cuyos habitantes construían nuevas formas de ser, de pensar, sentir, gozar, vivir y convivir.

Las ciudades con la inserción del ferrocarril sufren

cambios provocados por la necesidad de extensión territorial para el movimiento de los trenes, pues se requería de espacio para su circulación; así que, al ubicar las estaciones en zonas amplias, se generaron necesidades adicionales, originándose nuevos asentamientos en torno a las estaciones.

En el caso de la ciudad de México, la inserción del ferrocarril con la ubicación de las estaciones de los Ferrocarriles Central, Nacional, de San Lázaro y de Sullivan desarrollaron el establecimiento de las zonas fabriles y las viviendas para obreros, generando una nueva forma de sitios urbanos; para el caso del ferrocarril, la incorporación de nuevos asentamientos en terrenos o zonas de la ciudad. La distinción en las clases sociales se acentúa con las intervenciones para adecuar las viviendas con aires de modernización.⁸

-

⁸ Vargas, R. (1998). Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad. En: *Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Mexicanos*. Volumen III. México: UNAM, Facultad de Arquitectura, División de estudios de Posgrado. p. 138.

Pero para todo ello, Ramón Vargas Salguero⁹ escribe bien:

Las condiciones de la fuerza de trabajo, es decir, su nivel de desarrollo, determinarán la posibilidad edificatoria de ciertas obras, con sus técnicas propias y concretas. La obra, por el contrario, será resultado de sus circunstancias y de las condiciones que la hacen posible.

Efectivamente, la actividad en torno a las estaciones transformó las condiciones alrededor de estos asentamientos; en algunos casos continuaron con una tradición de construcción; en otros, la innovación de materiales planteó nuevas formas de intervención edilicia y, en el desarrollo de los ferrocarriles, la inserción de las empresas extranjeras contribuyó a la transformación de la fisonomía de ciudades que se acercaban a la modernidad.

⁹ Ibídem., p. 95.

La nueva nación mexicana comenzó a transformarse, favorecida por los cambios políticos, económicos y sociales. Durante algún tiempo los hábitos tradicionales permanecerían sin cambio, pero el propósito del Porfirismo, heredero y legatario del liberalismo, fue adecuar e impulsar el mejoramiento de la infraestructura urbana para generar mejores condiciones a los espacios arquitectónicos-urbanos.

El Valle de Oaxaca se extendía en todas las direcciones en amplias parcelas de sembradíos y llanos terrenos, hacia 1888, el crecimiento de la ciudad estaba regulado por su asentamiento entre los ríos Jalatlaco y Atoyac. En el lado derecho de la figura 3 se puede apreciar el camino real que daba acceso a la ciudad, al fondo del lado izquierdo el camino hacia la región del Istmo, con los tradicionales medios de la época, diligencias, carretas, recuas de mulas y a pie. Por lo tanto, y de la mano de la prosecución de la comunicación en el territorio mexicano, también

destacó el interés de proveer servicios a los asentamientos. Mediante un plan de distribución urbana, con gran influencia extranjera, las ciudades se fueron transformando. La belleza de las ciudades llegó a su debido tiempo, cuando la paz y el orden lo permitieron.



Ilustración 3: Imagen tomada del poster conmemorativo del 483 aniversario de la fundación como ciudad de Oaxaca. "Valle de Oaxaca del artista José María Velasco", Municipio de Oaxaca de Juárez (Velasco, versión abril 2015).

El crecimiento y refuncionalización de la ciudad capital, repercutió en Oaxaca, así, podemos observar diferentes expresiones de nuevas construcciones en los poblados y en la capital, donde los aires de la

modernidad alcanzaron tanto las instalaciones de las estaciones del ferrocarril como los asentamientos rurales y urbanos.

La llegada del ferrocarril a Oaxaca generó un crecimiento hacia el poniente de la ciudad, en la zona de conurbación de Sta. María del Marquesado, se considera la "raya" como el límite. La llegada de extranjeros y obreros del ferrocarril dividieron a la ciudad; hacia el sur relacionado con el ferrocarril la mancha urbana se separa apenas de la población del marquesado, hacia el norte en mayor extensión se expande reticularmente dentro de la municipalidad. Los planos presentados en la ilustración 4 reflejan el crecimiento lineal, donde la vía es la generatriz del asentamiento poblacional, 1892 para la comunicación entre las poblaciones se solucionó con telégrafo, pero las actividades ferroviarias el requerían a los obreros del tren en zonas cercanas. Por ello los trabajadores no estaban dispersos a más de 2 kilómetros de vecindad al centro de trabajo; es justo reconocer la labor de los "llamadores", encargados de notificar las órdenes de salida de los trenes, y la cercanía era necesaria para requerir al personal.

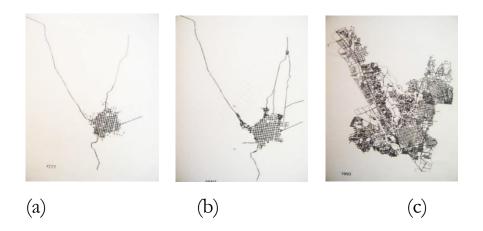


Ilustración 4: (a) Representación de crecimiento de la ciudad en 1777, la ciudad colonial con sus caminos de comunicación. (b) 1903, once años después de la inauguración del ferrocarril, la población del Marquesado hacia el poniente y (c) 1993 el pueblo del marquesado quedó inmerso por la mancha urbana. 10

20

López, D. (2007) Oaxaca. En Doesburg, S.(coordinador), 475 años de la fundación de OAXACA,II. Siglos XIX y XX (pp. 97,179). México: Ayuntamiento de la ciudad de Oaxaca. p. 102,103.



(a)



(b)

Ilustración 5. (a) y (b). Trazos de nuevas vialidades hacia el norte de la ciudad de Oaxaca. "Puente de Castro, dos épocas (Martínez y Ruíz,2007 p. 55) del archivo Municipal de Oaxaca de Juárez, actas de 20 de junio de 1905, f.98V-100V¹¹

¹¹ Martínez, H., & Ruiz, F. (2007). La Ciudad de Oaxaca, de la independencia a los inicios del periodo posrevolucionario. En Doesburg, S.(coordinador), 475 años de la fundación de OAXACA,II. Siglos XIX y XX (pp. 7-96). México: Ayuntamiento de la ciudad de Oaxaca. p. 55

Hacia el último cuarto del siglo XIX diversas obras modernizan la ciudad de Oaxaca y posibilitan su crecimiento, en la administración de Miguel Castro. Como se observa en la Ilustración No. 5 (a) y (b), "en la parte norte de la ciudad se levantó el puente de Castro, sobre el río Jalatlaco, que después permitió la construcción de la calzada Porfirio Díaz, popularmente llamada la 'Calzada de las Lágrimas', sobre el antiguo camino a la hacienda de Aguilera, para conectar con dicha Hacienda'"¹².

El núcleo de la ciudad de Oaxaca se expande y se forma una nueva estructura planificada, con el asentamiento de nuevas colonias como la Díaz Ordaz (1902). López Salgado¹³ menciona que "en 1905 el cabildo decidió no pagarle al ingeniero Franco el sueldo del señor Campos Galván, quien estaba haciendo trabajos de planificación de la

-

¹² Ibídem, p. 56.

¹³ López (2007), Óp. cit.

ciudad". Lo que da a entender que dichas acciones no fueron circunstanciales. El trazo se adecuó al río Jalatlaco y una vertiente lateral. El plano con fecha julio de 1910, representa las dimensiones de las lotificaciones que mantienen un paralelismo y se adaptan a la disponibilidad territorial. Según demuestra el autor, hacia 1909 se absorben administrativamente la antigua Villa del Marquesado donde estaba asentada provisionalmente la estación del ferrocarril Mexicano del Sur, y luego, el pueblo de Xochimilco entre otros aledaños. Años después, proyectos más ambiciosos generan el trazo hacia las afueras, en el nororiente de un fraccionamiento de terrenos, surge la colonia Nueva, Moderna o Americana, hoy colonia Reforma, trazada por un grupo de mineros estadounidenses que le dieron un trazo regular, calles anchas y banquetas generosas. con esta planificación, en los albores del modernismo del s. XX, las nuevas edificaciones se construyen con la propuesta arquitectónica de la época.



Ilustración 6. Trazo de la nueva colonia a la que se llegaba por el F.C. a Sn. Felipe del agua y, ubicación de la colonia Díaz Ordaz por donde transitaba el F.C de Wenceslao García. Daba servicio además el ferrocarril agrícola que entre varios puntos de conexión cruzaba la ciudad y tenía escala en la estación 2 de abril del F.C. Oaxaca a Ejutla, al sur de la ciudad. Julio de 1910. Fondo de Edificios, planoteca. (CEDIF, Puebl, recuperado por la autora el 02 de mayo del 2011)

Estos amplios terrenos (de la colonia Reforma) fueron testigos de la etapa revolucionaria en Oaxaca, que en 1917 derivado de acciones militares ocasionaban la detención de contendientes Delahuertistas y las fuerzas Carrancistas: "el quince de abril de 1917, a las once de la mañana, abandonaba el reo en medio de una escolta el penal y marchaba hacia el llamado Campo de Marte (hoy colonia Nueva)", para ser fusilado¹⁴.

Las circunstancias de la presidencia de Porfirio Díaz y el control que estableció, explican su permanencia en el poder. Sus estrategias políticas lo llevaron a tomar la gubernatura de Oaxaca en 1881y, aunque debía permanecer hasta 1885 se retiró con anticipación. Sin embargo, a través de sus amigos y fieles colaboradores, mantuvo el control en Oaxaca, imponiendo a varios generales fieles a él, así se

 $^{^{14}}$ Saavedra, A. (1990).
 $\it jV\'{a}monos!...$ Crónicas ferrocarrileras. Oaxaca: Carteles editores. p. 23.

posicionan: Mariano Jiménez, Luis Mier y Terán, Albino Zertuche, Gregorio Chávez y Martín González.

Los planes de modernización se integraron a la estructura de servicios públicos en la ciudad capital con la introducción del servicio de tranvía de mulitas, servicio telefónico en las oficinas públicas y el alumbrado eléctrico.

La atención que puso en su estado influyó para que, a través de contratos, se introdujera el ferrocarril y en 1892, inaugura el servicio del "Ferrocarril Mexicano del Sur" en su tierra natal; este logro posiciona a Oaxaca en la comunicación, transportación y comercialización de todo tipo de productos.

2. IMPULSO Y FORTALEZA DEL FERROCARRIL MEXICANO DEL SUR

Aun cuando el Estado de Oaxaca carecía de vías férreas y hasta de caminos de herradura indispensables para el tráfico de productos, viajeros y comerciantes, se apreciaban progresos en la agricultura y la industria tratando de alcanzar la corriente económica que se generalizaba en el país; así se menciona que "los antiguos eriales del Sur, y sobre todo los Distritos de Mitla y Pochutla se han

tornado ya en extensos y ricos plantíos de café" ¹⁵, dichos productos propiciaron el desarrollo agrario, la calidad del grano que se cosechaba en las proximidades de la costa del Pacífico tenía gran demanda en al extranjero en especial en los mercados del Occidente de los Estados Unidos, gozando de buenos precios en comparación a otras zonas cafetaleras.

El interés de los gobernantes, empresarios, ciudadanos mexicanos y extranjeros que propiciaron la construcción de los ferrocarriles en México; también influyó para el caso de Oaxaca. Antes de que se unieran con caminos de hierro el centro y el norte del país, las primeras intenciones para impulsar el ferrocarril, ya se hacían presentes en territorio oaxaqueño. Vía Ancha¹⁶ expone las aportaciones realizadas durante la presidencia de Benito Juárez, en

-

¹⁵ Gobierno del Estado de Oaxaca. (20 febrero de 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca-POGEO* Tomo X, No. 15, p.1.

¹⁶ Vía Ancha México Oaxaca, el antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur. p.1

la región de Oaxaca, entre ellos en el informe al Congreso local en 1848, se expresa la necesidad de comunicar al Estado por el ferrocarril:

La minería que no había podido florecer por la apertura de casas de amonedación como lo soñaba don Benito Juárez, era un rico filón que se ofrecía tentador a los inversionistas nacionales y extranjeros, pero a condición de que se buscara un conducto adecuado para el eficaz movimiento de sus productos.¹⁷

Diecisiete años después y durante el periodo del emperador Maximiliano, el 26 de enero de 1865, se decreta en el Palacio de México, la concesión a don Antonio Escandón por el privilegio de un camino de fierro de México a Veracruz:

La transacción de la línea del camino de fierro de

¹⁷ Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, 1996.

Veracruz a México, hecha por el propietario D. Antonio Escandón a la Compañía Imperial Mexicana, representada por su apoderado el Sr. Sandars, queda aprobada conforme a las clausulas y bajo las condiciones estipuladas en el contrato anexo.¹⁸

La intención del emperador fue la de desarrollar esta obra para propiciar las transacciones comerciales e industriales. Las condicionantes del convenio otorgaban ya desde entonces un ramal a Puebla y el trayecto de Veracruz a México por Orizaba y Córdoba (Art. 1°)¹⁹, (AGN, Sobre concesión otorgada a Escandón, 1865, Tomo 8., Bis., E. 128, Diario del Imperio, p .93) en los demás artículos se otorgaban las consideraciones de privilegio para la compañía: 65 años de privilegio para que ninguna

¹⁸ Archivo General de la Nación-AGN (1865). *Documentos relativos al ferrocarril de la capital de Veracruz que remite al emperador al Secretario de Fomento, Tomo* 8, Bis, E.127. ¹⁹ AGN, (1865). *Sobre concesión otorgada a Escandón*. Tomo 8., Bis., E.128, Diario del Imperio, p. 93.

otra vía se construyera cerca de ésta, utilización de los terrenos necesarios y en el caso de los departamentos, las municipalidades o particulares se aplicaba el recurso de expropiación con la debida indemnización; todos los bienes, materiales, enseres y equipos para la empresa se consideraban libres de derechos de peaje e impuestos. Los detallados artículos permitían a la empresa desarrollarse en un límite de cinco años para construir la vía férrea.

Sin embargo, los sucesos históricos dan cuenta de un proyecto que se vio interrumpido con los acontecimientos del derrocamiento de Maximiliano.

Posterior a éstos hechos, el 5 de abril de 1861, Don Benito Juárez una vez que se estableció en el poder de la República como presidente interino constitucional, decreta que don Antonio Escandón tiene privilegio para explotar la línea del ferrocarril. Este hecho da significancia al privilegio que pondera en esos momentos para enlazar la capital con el puerto de Veracruz, durante los aciagos días de guerra estos puntos estratégicos representaron el control del país. El C. Ignacio Ramírez, ministro de fomento, colonización, industria y comercio publica por mando de Juárez el decreto, constituido por 42 artículos, donde señalan amplias condicionantes para las partes firmantes.²⁰

La participación del presidente y de don Antonio Escandón impulsó otra etapa en los ferrocarriles, ambos personajes, uno de origen oaxaqueño y el otro, empresario mexicano interesado en construir el ferrocarril, propiciaron en su momento la extensión de la vía hasta la ciudad de Puebla, hecho que traería posteriormente la construcción del ferrocarril hasta Oaxaca.

Durante el mandato de Don Sebastián Lerdo de

²⁰ AGN, (1861) Decreto de Juárez a Escandón, Volumen 2, exp. 1, f. 17627, Bis., E. 1.

Tejada, el 29 de mayo de 1875, Don José Esperón fue autorizado, para construir el Ferrocarril Meridional Mexicano que uniría el puerto de Veracruz con la ciudad de México y se dirigiría a Oaxaca. Hacia 1878 en la primera administración de don Porfirio Díaz, se otorgó contrato con don Pablo Pantoja, como representante del gobierno de Oaxaca, para el tendido de una vía férrea que partiera de Tehuacán o Huajuapan de León hacia los límites de Puebla y Oaxaca, concluyendo hacia la costa en Puerto Ángel para dirigirse hasta la estación del Ferrocarril Mexicano (Ruta México-Veracruz).

Estos intentos no prosperaron por cuestiones económicas y falta de recursos técnicos, por lo que el 25 de agosto el Gral. Porfirio Díaz, otorgó otra concesión al gobierno de Oaxaca representado por Juan Fenochio, para construir la ruta, que modificada tendría que partir de Antón Lizardo terminando en Huatulco o Puerto Ángel y tocando Quiotepec y

Oaxaca se conectaría con la ruta del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y con el ferrocarril de Tehuacán a Esperanza. Sabedor el presidente de que las condiciones del erario público del Estado de Oaxaca no cubrirían los gastos de la empresa, propició una clausula, en la cual su Estado natal podría traspasar el contrato a las compañías formadas en México o en el extranjero interesadas en construir el ferrocarril. La firma de este contrato se realizó con poca anticipación del término de su primer periodo de gobierno que en lo sucesivo estaría ocupado por el Gral. Manuel González.

Al suceder estos hechos en 1880, don Francisco Meixueiro, Gobernador de Oaxaca, encargó al oaxaqueño Matías Romero, embajador de México en Washington, la tarea de promover en los estados Unidos la formación de la empresa que construyeran la línea. Matías Romero era un hombre de Estado con amplias relaciones en el vecino país del norte, se

desempeñó como embajador en Washington durante la época de la intervención y el imperio, como representante de don Benito Juárez. ²¹

Romero, tenía un nombramiento desde el 9 de Septiembre "para organizar una compañía que construyese el ferrocarril de Antón Lizardo á Huatulco, y traspasarle la concesión que el Estado obtuvo del Gobierno Federal, el 25 de agosto anterior". En el amplio informe que presenta expresa "la ventajosa posición de Oaxaca y sus inmensos elementos de riqueza , y ha sido necesario además, dar al ferrocarril de ese Estado , el carácter que realmente debe tener, esto es, el de línea troncal de la ciudad de México a Guatemala".²²

La intervención de Matías Romero para promover la

²¹ Vía Ancha, Óp. cit. p. 2.

²² Romero, M. (1881). Informe de Matías Romero al Gobernador de Oaxaca, Respecto de la Compañía que organizó para construir el Ferrocarril de Oaxaca, y del traspaso que le hizo de la concesión, de 25 de agosto de 1880. México: Filomeno Mata Impresor. p. 3

formación de la mencionada compañía tuvo eco en los empresarios norteamericanos y, en seguida empezó a recibir cartas y citas para expresar dicho interés. Establecido en Nueva York, y con la amistad del Gral. Ulises Grant, fomentó la integración de la compañía constructora, la conformación de la empresa quedo formada el 24 de marzo de 1881, con la elección de los integrantes:

Presidente, General U. S. Grant.

Vicepresidente, Gral. G.M. Dodge.

Secretario, James Henry Work.

Tesorero, Russell Sage.

Junta directiva, Jay Gould, Frank Work, Russell Sage.

De acuerdo a las condiciones de la concesión del gobierno de Oaxaca, Matías Romero, como representante, traspasó la concesión a la compañía del ferrocarril meridional mexicano, mediante la

suscripción de un millón de pesos, de los cuales la compañía cobró el diez por ciento.

La intervención de Romero y la disposición del Gral. Grant lograron la conformación de la empresa y propiciaron la visita de ambos a la ciudad de México para llevar a efecto una reunión en un banquete que ofreció la diputación del Estado de Oaxaca, donde Grant expresa:

Las vías férreas que represento en esta ocasión, situadas al Sur de esta capital, auxiliarán poderosamente, a mí juicio, los caminos que en el día se están construyendo. En vez de traerles competencia alguna, serán sus abastecedores. En efecto, todo lo que tiende al desarrollo y crecimiento, de un país, contribuye a aumentar la importancia de su línea férrea. El progreso en México, bajo todos sus aspectos, es un alimento para sus

ferrocarriles... el camino que represento demanda la habilitación de un nuevo puerto, Anton Lizardo, cuya habilitación no considero de ningún modo opuesta a los intereses del puerto principal de la República, ósea de Veracruz.²³

Con la autorización del gobierno mexicano, en junio de 1881 se iniciaron los trabajos de reconocimiento entre México, Puebla, Tehuacán, Oaxaca, Puerto Ángel y Salina Cruz; entre Puebla y Oaxaca por la zona de la Mixteca y entre Quiotepec y Anton Lizardo, habiéndose concluido los tres estudios a fines de 1881. ²⁴

_

²³ Discurso del General Grant, 22 de abril de 1881, en Romero, 1881.

²⁴ Vía Ancha, Óp. cit. p. 4.

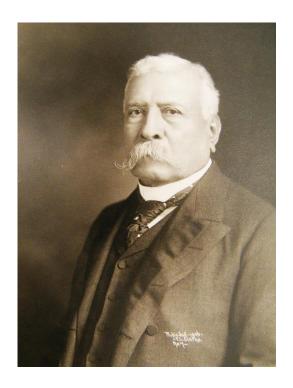


Ilustración 7. Porfirio Díaz facilitó las condiciones para el auge minero económico de México (AGN, 1908. Colección Fotográfica de Propiedad Artística y Literaria, F. L. Clarke, Personajes, foto 6 recuperado por la autora, 2011).

El Gral. Díaz estuvo al pendiente del desarrollo de la construcción del ferrocarril en su estado natal, con fecha 26 de diciembre de 1881 envió una misiva al Presidente de México, el Gral. Manuel González:

Tengo noticia de que el Gobierno que Usted dignamente preside, ha determinado vender el ferrocarril Nacional de Tehuacán, arrendado actualmente al Señor Ingeniero Don Mariano Tellez Pizarro, y me permito recomendar a Usted que se sirva consideración a este buen amigo, al valorizar las mejoras que a su Costa le ha hecho. Anticipándole las más cumplidas gracias, me repito de Usted como siempre, compadre, afectísimo compañero adicto amigo y Seguro Servidor. Porfirio Díaz.²⁵

En respuesta Manuel González manifestó: "Se vende

40

²⁵ José, G. (1994). Los Ferrocarriles y el General Manuel González. Necesidad, Negocios y Política. México: Universidad Iberoamericana. p. 198

porque [Ulises S.] Grant hará ferrocarril y este no valdrá y si así no fuera con 10 años mas no serviría. Se procederá con estricta justicia y equidad".²⁶

En su momento se aprobaron los planos de reconocimiento. Desafortunadamente los esfuerzos de Romero no se consolidaron, ya que, en el año de 1814, por problemas financieros en Nueva York, la compañía se declaró en quiebra; así el 29 de mayo de 1885 el gobierno federal declaró la caducidad de la concesión, sin haber construido ni un kilómetro del ferrocarril.

Recuperada la presidencia para iniciar otro periodo en 1886, el Gral. Díaz, retomó el tema del ferrocarril en su tierra natal, otorgando la concesión a su amigo personal, el general Luis Mier y Terán, para ejecutar un ferrocarril de Tehuacán a Oaxaca, pero no se lleva a afecto.

²⁶ Ídem

Las relaciones personales logradas por el presidente Díaz, y en especial con la iglesia una vez superado el episodio de las leyes de Reforma, produjo una amistad con Monseñor Eulogio Gillow (nacido en Puebla, pero hijo de un inglés radicado en México), quien fuera obispo de Puebla y en 1887 es nombrado Obispo de Oaxaca (Antequera), se deben a él, progresos agrícolas y el apoyo prestado a la construcción del indispensable ferrocarril²⁷. Era conocido por su fama de ser preconizador de la modernización, cuando el presidente se enteró de su nombramiento en Oaxaca, supo de inmediato del impulso y apoyo que tendría para establecer el ferrocarril en su Estado.

En los acervos del Gral. González, en lo que refiere al Estado de Oaxaca, menciona que para 1888 se estaban realizando los trabajos de reconocimiento del terreno, haciendo los planos para el citado

²⁷ Schlarman, H. (1958). México, Tierra de Volcanes. México: Porrúa. p. 457

Ferrocarril de Oaxaca a cargo del ingeniero John E. Early, ingeniero en Jefe²⁸. Finalmente, el 9 de septiembre de 1889 se firmó un contrato con la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano del Sur, empresa presidida en Londres de la contratista Read, Campbell & Co. Durante el gobierno de Zertuche, los trabajos del ferrocarril entre Puebla y Oaxaca se incrementaron, la opinión sobre el desarrollo de los ferrocarriles en el país, llegó a Oaxaca y se manifestó de la siguiente manera el 1ero de enero de 1890:

Año nuevo. La red de nuestros ferrocarriles ha sido también considerablemente aumentada en el año que terminó ayer... el ferrocarril de Córdoba a Tuxtepec ha comenzado a explotar la sección de Córdoba a Cuichapa. Una de las más importantes líneas, la del ferrocarril interoceánico, acaba de abrir al tráfico la sección de México a Perote, pasando por el Irolo,

²⁸ José, G. (1994). Op.cit.1994

Calpulalpam, San Martín y Puebla, regiones fértiles muy ricas en productos naturales.

Agregamos a estas líneas, terminadas durante el año anterior, las que subsistían y aquellas quecomo la importantísima que va de Oaxaca, la comunicación interoceánica, a través del Istmo de Tehuantepec, la del Potrero a Cedral, la de Salamanca al Valle de Santiago, la de Mérida a Valladolid y Kalkini, la de Mérida a Peto y a Sotula y otras muchas en construcción... todos estos trabajos acusan y revelan la energía y vitalidad de un pueblo que progresa.²⁹

Las opiniones respecto al ferrocarril en Oaxaca, resultaron similares en todas las ciudades donde se había impulsado; el escepticismo lo perfilaba como una obra parasitaria y onerosa, sin embargo, quienes

44

²⁹ Gobierno del Estado de Oaxaca (9 de enero 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*-Tomo X. No 3, pp. 1-2.

lo apoyaban, reconocían el beneficio para que las grandes riquezas de la entidad aún inexplotadas, potencializaran las exportaciones que, aunque se daban en abundancia no se comercializaban por las condiciones de su geografía:

Poblado por un censo que tanto se aproxima a un millón de habitantes, ocupa un lugar muy secundario en la escala de las exportaciones del país, y que las semillas que constituyen el principal elemento de su agricultura, ofrecen frecuentes depreciaciones en sus mercados por la falta de elementos para su exportación, de tal manera que la sucesión de algunos años prósperos, causando una pletórica abundancia de semillas, y sobre todo maíz, llena sus graneros sin sacar a sus productores de esa condición mediocre que casi degenera en abatimiento.

El periodo de gobierno fue interrumpido por la

muerte del general Zertuche, sustituyéndolo en interinato el licenciado Rafael Hernández, a quien precede el general Gregorio Chávez, es en este periodo cuando finalmente se termina el Ferrocarril Mexicano del Sur.

La intervención de los hombres de Estado fue determinante, así como la decisión de la empresa de origen inglés de la Casa Read y Campbell, que posiblemente se interesó para ayudar a los inversionistas ingleses que tenían intereses en la explotación de la minería en Oaxaca, el impulso y trabajo se aprecia cómo se reproduce a continuación:

Con sus legiones de contratistas y éstos con sus secciones de obreros que pasan de miles, marchan de una manera rápida a tender el último riel, y el clavo de plata que asegure la unión de Oaxaca a toda la red ferrocarrilera del Continente americano, será amartillado, antes del primero de

Noviembre, por el artillero y querido Sr. General Chávez que, como gobernador del Estado, ayudado por el infatigable y eminente abogado Sr. Agustín Canseco, no perdona medio en impulsar con vigor y acierto todo este engranaje administrativo, a fin de sentar con hechos prácticos y positivos la era de la próspera y recta administración del Estado.³⁰

Los tiempos de fracasos para construir el ferrocarril habían terminado en 1892, con el Ferrocarril Mexicano de Sur, Oaxaca se integraba al mercado capitalista, tenía su propia línea y habría la pauta para construir y continuar otras.

En este proyecto en especial intervinieron oaxaqueños y la empresa propiedad de los británicos, no había discusión sobre la ventaja y para ese

³⁰ Gobierno del Estado de Oaxaca (20 de febrero de 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca-*. Tomo X,. No. 15, p. 1.

momento se generaban preguntas emanadas del entusiasmo, hacia a quienes agradecer el gran logro. Merecidamente en las líneas siguientes leemos:

Lo que resta, pues, al pueblo oaxaqueño, es agradecer entusiasta y sincero la dotación de tan indispensable beneficio. Pero ¿y a quién? En primer lugar, al normalizador de nuestros adelantos, de nuestro progreso, general Porfirio Díaz, que puede ver concluida (sic) una de sus grandes obras: el "Ferrocarril Mexicano del Sur." Después a alguien que, infaustamente no la pudo ver acabada y para quien cifraba una gloria inmensa, el General Luis Mier y Terán, que fue quien sacó la concesión para la vía, hizo los arreglos preliminares, firmó los primeros aseguró, en contratos y decir, el un establecimiento de esa maravillosa mejora. La gloria del ferrocarril, con el que sólo remotamente soñó Oaxaca, es de esos dos

hombres; al vivo se le tributará inmensa, merecida y oportuna; al muerto acaso no al grado que le corresponde. Por eso hoy que la mejora se inaugura. No entusiastas menos merecen Empresa y los Contratistas plácemes la Constructores, Sres. Read, Campbell Compañía, que, exactos y formales, se han anticipado a la época fijada para el término, ni sus dignos colaboradores, los Sres. Eckersley y Morcom. Oaxaca debe decir, pues, con entusiasmo: ¡Por el "¡Ferrocarril Mexicano del Sur," loor al Gral. Presidente Porfirio Díaz, a la memoria del General Luis Mier y Terán y a la Empresa y Constructores del ferrocarril!

Cabe al Gobierno actual la satisfacción inmensa de ver concluidos los trabajos del nuevo camino. Por ello felicitamos al Sr. Gral. Chávez y a su infatigable colaborador, Lic. Agustín Canseco. De ellos es la fortuna no despreciable, de que estando en el poder, haya tocado a su término la obra gigantesca del ferrocarril.³¹

El proyecto de la nación hacia la modernización, incluía al ferrocarril y a todo lo que transportara; pero necesitaba inversionistas. En 1892, aunado al desarrollo de las líneas férreas, el gobierno reforma el código de minería del país, permitiendo el uso del subsuelo y la explotación de minerales. El mercado extranjero se abre a ésta oportunidad. El derecho mineral para la explotación equivalía a una hectárea.

La extensión del Mexicano del Sur en 1901, con ramales de la línea, estaba planeado para insertarse en las importantes zonas mineras. La oportunidad de adquirir contratos para extender los ferrocarriles determinó dos ramales; el primero para unir a Ejutla, partía de la estación de Oaxaca, y continuaba hacia

50

³¹ Gobierno del Estado de Oaxaca (6 de octubre 1890) *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca.* Tomo XII, No. 81, p. 2.

Coyotepec, Teruel, Zimatlán, Ocotlán, San pedro, San Martín de los Cansecos, El Vergel, Bonequi y Ejutla. El otro ramal abarcaba la zona minera de Tlacolula, partiendo de Oaxaca pasaba por Tlalixtac, El Tule, Abasolo, San Juan Guelavila y Tlacolula, concesionado a don Wenceslao García, en febrero de 1904 y se inauguró en 1906.

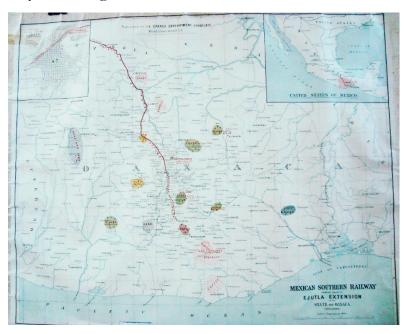


Ilustración 8. Plano para la propuesta de la extensión de la línea del Ferrocarril Mexicano del Sur hasta Ejutla, donde se aprecian las localizaciones de riquezas minerales de oro, cobre, plata, plomo y las zonas productoras de café. CEDIF Puebla, recuperado el 02 de mayo del 2011 por la autora)

El proyecto de explotación minera facultaba la extracción y facilitaba la transportación, en determinado momento se consideró construir la fundidora más importante del estado, donde pasaría el tren de San Juan Chapultepec y conectando al Agrícola de Oaxaca llegarían a unir poblaciones como Ayoquezco, distrito de Zimatlán, y el de Taviche. Los decretos emitidos por el gobierno Federal para facilitar la exploración y construcción de nuevos ramales para el F.M. del S., se reflejaron en el decreto que da derechos al Sr. Fernando de Teresa representante de la Compañía Mexicana Explotadora y Beneficiadora de minas auríferas en Oaxaca para trazar y construir un ferrocarril en el Estado de Oaxaca:

Se autoriza construir por su cuenta o por cuenta de la Compañía o Compañías que al efecto organice, y para explotar de la misma manera, un ferrocarril que, partiendo de la capital del estado de Oaxaca y pasando por Ocotlán y Ejutla, termine en Miahuatlán, con facultad de establecer cuatro ramales: uno de la misma capital á Ixtlán, otro de Ocotlán a San Juan Chilateca o de San Pedro Taviche y otro del punto más conveniente entre Ocotlán y Ejutla, a otro punto conveniente frente a Santa Ana Tlapacoya.³²

Díaz aseguró la modernización con la apertura de la inversión extranjera en Oaxaca, la experiencia de haber gobernado su Estado natal, le planteó un panorama en el cual, el éxito del desarrollo capitalista dependía del avance industrial y de inversión externa, en el estado no había la iniciativa, posiblemente los recursos económicos sí, lo demuestra el hecho de que una vez promulgada la ley que otorgaba concesiones financieras a individuos y compañías que pretendieran expandir la industria en Oaxaca, dictada

-

³² Archivo General de la Nación-AGN (1894). *Imagen de contrato*. Archivo histórico clasificación 82/59/-1, Exp. N.43, Acuerdos y Decretos presidenciales, Año 1894, Folio 2. Recuperado por la autora el 25 de julio del 2011.



Ilustración 9. Imagen de contrato. Archivo histórico clasificación 82/59/-1, Exp. N.43, Acuerdos y Decretos presidenciales, Año 1894, Folio 2 (Archivo General de la Nación-AGN, 1894 recuperado por la autora, 25 de julio del 2011).

por el gobernador interino Bolaños Cacho, se aceleró el interés de quienes, denominados la 'Vallistocracia', reciben de manera ansiosa a los empresarios extranjeros que creían, aportarían la tecnología y el financiamiento vital para la región: las élites de la ciudad sirvieron no sólo como intermediarias con los inversores extranjeros, sino también como empresarios independientes y como socios activos, de los industriales y financieros externos.³³

Las condiciones sociales que se originaron repercutieron en muchos aspectos en el Estado. Entender la situación de la industrialización lleva a pensar en que los nuevos empresarios e inversionistas necesitaron de mano de obra, y esta la encontraron oportunamente. El análisis de esta situación es un tema no a tratar, pero en los ferrocarriles repercutió como se verá más adelante.

-

³³ Overmyer M. (2010). *Visiones de la Ciudad Esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca Porfiriana.* México: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, H. Congreso del Estado de Oaxaca, Carteles Editores. p. 53.

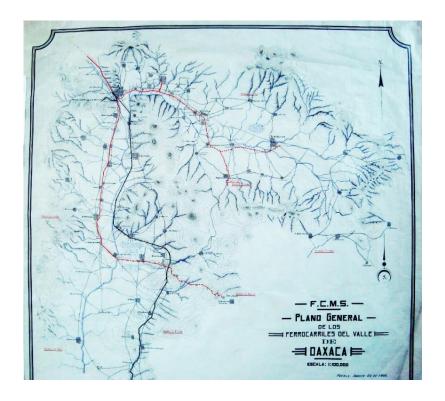


Ilustración 10. Mapa del Ferrocarril Mexicano del Sur en la etapa de ampliación de los Ferrocarriles del Valle. Puebla, agosto 30 de 1909. Se aprecian poblaciones y puntos de exploradas ubicaciones mineras. La carga se concentraría en la Estación de Oaxaca (CEDIF, Puebla. Recuperado por la autora el 02 de mayo del 2011).

Lo que se observa es que la inserción cultural, abrió un panorama hacia la "civilización", que apreciaba lo extranjero, ocasionando un fuerte contraste entre la gran cantidad de población indígena que no fue incluida en ese proceso de modernidad. Cambió el modo pensar, de vivir la ciudad, y de conocer otras regiones de México a través del ferrocarril.

La representación presidencial había enfocado su visión en un México que expresó en su discurso de 1882, como candidato a presidente:

Las personas de Oaxaca, como los de toda la República entera, son muy competentes en arte y ciencias. Debemos esperar que no esté lejos el día en que una extensa inmigración de los hijos del comercio de países más civilizados llegue a nuestro estado. Habrá un amplio estudio de las muchas industrias que nos resultan importantes. Estos ciudadanos

(que lleven a cabo el estudio) nos proporcionarán el primer paso en la vida del verdadero progreso, por medio de la adquisición de los hábitos del buen trabajo y los gustos que caracterizan a las personas en Europa.³⁴

Mark Overmyer, describe en su obra: Visiones de la Ciudad Esmeralda, un nuevo tiempo para vivir de los Oaxaqueños, que la influencia de los extranjeros generó una relación de cooperación para llegar a desarrollar la economía, no sólo de Oaxaca, sino de México.

³⁴ Overmyer, M. (2010), p. 52.



Ilustración 11. Servicio de tranvía de mulitas, transportaba a los ciudadanos por diferentes puntos de la ciudad (AGN, recuperado por la autora, 2011).

Insertos en la vida del Estado impulsaron la modernidad y el estilo de vida, contribuyeron, por ejemplo, a la construcción del Teatro y Casino Luis Mier y Terán (1903-1909) y a la inserción de la iluminación eléctrica. Surgió la iniciativa de promover a la capital como una mercancía para atraer a los visitantes extranjeros exaltando los valores tradicionales y la nueva fisonomía urbana de la ciudad; se impulsaron las actividades atléticas y de ocio trasfiriendo la admiración hacia deportes como el baseball. Los artículos de importación como la bicicleta, representaron la etapa de tecnología y progreso, originando la preferencia por el ciclismo. Otro elemento que circuló en las élites sociales fueron las publicaciones, que emergieron con el periódico y las revistas. La asignación a puestos políticos de importancia como regidores o diputados estuvieron también determinados por los intereses económicos.

En un breve tiempo el pensamiento liberal que conformó la nueva nación mexicana, llevó a las ciudades coloniales a una nueva dirección. La modernidad se alcanzó con la influencia y participación de directrices extranjeras, que vincularon el desarrollo económico con el progreso tecnológico y la ciencia.



Ilustración 12. Obelisco en la calzada Porfirio Díaz trazada en 1896, monumento emblemático erigido en honor al Presidente Porfirio Díaz. Elemento representativo de una etapa de la historia de Oaxaca con acento patriótico (AGN, 1896).

3. LA PARTICIPACIÓN DEL CAPITAL EXTRANJERO EN MÉXICO Y PARTICULARMENTE EN OAXACA

Iniciada la República, con la Constitución federal del 5 de febrero de 1857, quedaron manifestados los esfuerzos de los hombres de la Reforma. El valor histórico y político, así como la subsecuente organización para constituir una república democrática, representativa y popular, son evidentes; de igual trascendencia resultan las cuestiones relativas a la realización de la obra pública, asignadas a la Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y

Comercio. La situación generalizada por la falta de brazos industriosos y activos, además de las luchas militares tenía estancada a la nación mexicana, el remedio para salir era la inmigración para propiciar la población y el consumo.

Para enfrentar los retos de una nación comenzaba un camino hacia la modernidad, la paz resultaba un requisito indispensable para potenciar la inmigración extranjera, la colonización crecimiento de la industria nacional; condiciones que revitalizarían los pueblos, el comercio interior y exterior, así como animarían y reactivarían la vida en las ciudades, que al fomentar una sana economía estarían en posibilidad de alentar las mejoras en los caminos, la conexión de regiones con puentes, la mejora en las vías de comunicación, el impulso de los telégrafos y el fortalecimiento del medio que movería a todo, los ferrocarriles.

La invitación para impulsar útiles asentamientos con nuevos colonos generó las condiciones adecuadas para recibir la modernización a través de la aportación extranjera. Se generó una reglamentación en la Ley de Colonización que "fue promulgada el 18 de agosto de 1824. Se trataba de una ley mexicana cuyo propósito era atraer extranjeros para aumentar la población, cambiar al país y mejorar la economía. Para poder cumplir con esto, se consideró necesario inmigración de extranjeros al país la brindándoles ciertas comodidades como la posesión de tierras para trabajarlas y se les ofreció seguridad personal y a sus propiedades". 35

El objetivo principal de la Ley fue propiciar la inversión en México. Por lo que enajenaron terrenos, se facilitó la compra venta mediante contratos, se practicaron deslindes y mensura de terrenos, se

³⁵ Baz, G. & Gallo, E. (1874). *Historia del ferrocarril Mexicano*. México: Editorial Cosmos.Baz y Gallo, 1874, pp. 288-289.

prestó auxilio a los colonos para determinar el lugar en que habían de situarse las poblaciones, "Se nombró un agente de colonización que se encargó de recibir a los nuevos pobladores, de ministrarles los socorros prometidos y de remitirlos con la mayor comodidad posible al lugar en que deberían establecerse; y se hizo una edición en francés y otra en inglés de las leyes y reglamentos relativos a las propias colonias". ³⁶

Con tales acciones se facilitaron las oportunidades a los inversionistas extranjeros que emprendieron, entre otras obras, la que más interesaba en ese momento: el desarrollo de los Ferrocarriles.

En Oaxaca, como en otros puntos de contacto con el ferrocarril, los intentos de inversionistas mexicanos interesados, como Matías Romero, que

³⁶ González, F.(1971). *Historia de las obras Públicas en México*. México: Secretaría de Obras Públicas. p. 349.

apuntaban a una consolidación por medio de compañías asociadas, no fueron suficientes, pues redundantemente fracasaban en el empeño, sin llegar a tender las vías.

Se requería no sólo de la inversión monetaria, sino de la habilidad y astucia del capitalista, de personal técnico calificado, de expertos en el tendido de vías y la inserción de equipo rodante para que funcionara al unísono, en resumen, empresas con experiencia que garantizaran lo planeado y pusieran en funcionamiento vías y ferrocarril.

El interés del gobierno y de los inversionistas se palpaba en la época, en 1886 el gobernador Mier y Terán, recibe invitación del Ministro de Bélgica para asistir al Congreso Internacional de Caminos de Fierro en Bruselas el acercamiento tenía como propósito el establecer contactos para entablar e intercambiar intereses científicos, la convocatoria es

asumida por el Gobierno de Oaxaca como parte representante de la empresa del ferrocarril de Tehuacán a Oaxaca, y el Secretario de relaciones Exteriores.

La buena impresión de los inversionistas era manifiesta, hacia 1890 un conocido millonario, Mr. Jay Gould, opinó sobre la república:

México ofrece para todos muchos alicientes: las minas del país asombrosamente ricas y no obstante hasta hace poco estaban aún sin explotar: estas hacen un ancho campo a americanos de capital moderado.³⁷

³⁷ Gobierno del Estado de Oaxaca (14 de julio, 1890) Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca.-POGEO, Tomo X, 14 de julio, 1890. No. 56, p. 1.

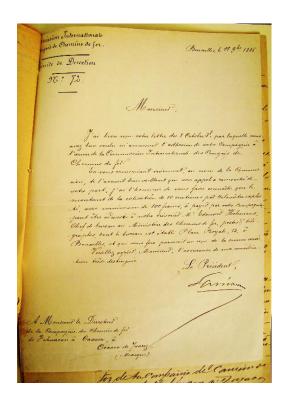


Ilustración 13. Solicitud para integrar una Asociación científico internacional para favorecer los progresos técnicos de los ferrocarriles en reuniones de congresos, conferencias, publicaciones u otro medio. Facilitando la administración de los ferrocarriles. Archivo General del Estado de Oaxaca-AGEO (1886). Solicitud para integrar una Asociación científico internacional, Fondo Gobernación, Sección: Gobierno Federal, Serie: Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, Legajo 1, Año 1886, FF. II, folio 4. Recuperado por la autora (2012).

Con fecha 1ero de abril de 1886, el presidente Porfirio Díaz aprueba un contrato celebrado entre el Ejecutivo de la Unión y el gobierno del Estado de Oaxaca para la construcción y explotación de un ferrocarril "que una la ciudad de Oaxaca con la de Tehuacán, pudiendo extenderlo hasta un punto del Ferrocarril Mexicano a la ciudad de Puebla", posteriormente se extiende el contrato a la ciudad de Tehuantepec.

Con este contrato se determinan las condicionantes y responsabilidad de los gobiernos de Puebla y de Oaxaca respectivamente para construir un ferrocarril con participación propia o bien preponderando a compañías externas, una motivación importante lo constituía el término de explotación por noventa y nueve años³⁸. La responsabilidad económica y administrativa se asignó

-

³⁸ AGN (1891), Archivo histórico clasificación 82/26-1, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Informe del encargado de negocios de México en Londres, 1891, Folio 5.

La participación del capital extranjero en México y particularmente en Oaxaca en cada gobernador y en la empresa extranjera con sede en Londres.

El 12 de febrero de 1891, se recibe copia de un informe de la empresa a la Secretaría de Economía sobre los trabajos terminados en la primera etapa en el estado de Puebla, con el progreso de las secciones ya construidas. Los directivos del Ferrocarril del Sur, presentan a los accionistas, el nuevo contrato celebrado con los Sres. Read & Campbell para la construcción de la segunda etapa del camino de Tecomavaca a Oaxaca.



Ilustración 14. Contrato del 1ero de abril de 1886. Firma el Presidente de la República, Porfirio Díaz. Archivo General de la Nación-AGN (1886). Archivo histórico clasificación 82/153-1, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarril Mexicano del Sur, Acuerdos y Decretos presidenciales, 1902, Folio 110 (Recuperado por la autora, 2012).

Las características en la construcción de los edificios destinados a estaciones, almacenes y otros inmuebles estuvieron determinados por los estudios realizados por la empresa y los cálculos de movimiento económico. El servicio de agua y la apropiación de suministros de materiales como piedra, fueron resueltos por el gobierno de Oaxaca, aunque se otorgaban concesiones para apropiarse de lo que a la empresa conviniera. La inserción de empresarios extranjeros fue evidente para el caso de las construcciones de ferrocarriles por la experiencia y capacidad de inversión, al otorgarle la concesión a Mr. H.W.R. Read, el gobierno en términos de la concesión nombra como directores locales en México, a los Sres. Ignacio de la Torre y Francisco Bulnes. La junta designa como representante de la compañía ante el gobierno mexicano al Sr. Pablo Martínez del Río.³⁹

³⁹ Gobierno del Estado de Oaxaca (1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*.

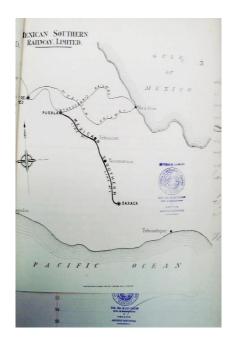




Ilustración 15

Ilustración 16

Ilustración 15. En el mapa se observa la línea del Ferrocarril Mexicano hasta la ciudad de México; la conexión de esta ciudad a Puebla y, en dos tramos de línea pasando por Tehuacán y Tecomavaca, la conexión hasta Oaxaca. La conexión interoceánica partiría de Puebla hacia Veracruz (AGN 1891, Informe del encargado de negocios de México en Londres. Archivo histórico clasificación 82/26-1, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas., 1891, Folio 3. Recuperado por la autora, 2012).

Ilustración No.16. Posterior a la firma se imprime el contrato, también se publica en el Diario Oficial (AGN 1891, Archivo histórico clasificación 153/-1, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarril Mexicano del Sur, 1891, Folio 1. Recuperado por la autora, 2012).

La contratación por los gobiernos de los Estados tanto de Puebla como Oaxaca, de la empresa Read & Campbell, generó condiciones diferentes de colaboración, el vecino estado de Puebla se mostró solícito, por el rápido y eficiente desarrollo de la vía; aumentando cada día el número de operarios y, en consecuencia la mejor distribución del material para construir y herrar la vía.⁴⁰

En Oaxaca a razón y en respuesta del informe de fecha 21 de mayo de 1890, sobre los trabajos de la vía férrea, el gobernador agradeció y respondió de enterado enfatizando que con el fin de facilitar los trabajos, proporcionará mayor número de brazos, recomendando a los jefes políticos de los Distritos donde cruzará la vía que facilitaran la requisición de peones; es de llamar la atención que en el documento se indique que no se pierdan de vista las

⁴⁰ Gobierno del Estado de Oaxaca (20 de febrero de 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, Número 15, p. 1.

prescripciones constitucionales relativas al trabajo personal⁴¹. En respuesta, para el 9 de junio se habían incorporado 400 trabajadores para las labores de terracería de los pueblos donde se establecería el tránsito de la vía.

Las noticias de los avances de ejecución del desarrollo de la vía, se difundían en los diarios de circulación nacional; el documento oficial de la época, es el Periódico Oficial, donde se da cuenta día a día de la inversión capitalista.

Con el objetivo de continuar la línea desde Tecomavaca hasta Oaxaca, se posicionó en el mercado de las inversiones, la emisión de nuevas acciones capitalistas por un millón de libras esterlinas.

⁴¹ Gobierno del Estado de Oaxaca (21 de mayo, 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca* Tomo X, Número 41, p. 3.



Ilustración 17. Equipo de reconocimiento para el trazado de la vía. Se observa el campamento de los ingenieros ingleses, un aguamanil para el aseo y la vestimenta de la época, se observa un contraste en los otros captados en la lente de la cámara fotográfica. Campamento de ingenieros en el tramo del cañón de Tomellin. Archivo: Familia Guzmán Saavedra (1890).

Al proponer el aumento del capital, el presidente de la Junta Directiva, Mr. Mundella, elogió la magnífica construcción de este camino. Expresando que el camino terminado hasta Tecomavaca, por su solidez y la perfección de todos sus detalles merecía llamársele camino modelo, en ningún momento inferior a ninguno de los del país, de vía ancha o angosta, elogio plenamente justificado por los hechos:

Este herrado con rieles de acero de 150 libras; los durmientes son también de acero, excepto en una pequeña sección donde se ha empleado el roble, y el lastre es de primera clase y lo forma un lecho sólido de piedras pequeñas y de más de dos pies de grueso. Tales circunstancias, unidas a los puentes de hierro, a las alcantarillas de sólida mampostería y a las hermosas y cómodas estaciones. Algunas de las cuales estuvieron terminadas antes que la línea, comunican al camino un aspecto de solidez y

La participación del capital extranjero en México y particularmente en Oaxaca perfección no comunes en las nuevas líneas de este país. ⁴²

Hacia 1890 las expectativas de llegar a Oaxaca cobraban entusiasmo en el ánimo de los constructores, esperaban abrir el camino hasta Tehuacán en diciembre de ese año y alcanzar el tramo a Tecomavaca, en marzo de 1891. Los contratistas de la compañía, los señores Read y Campbell, planeaban trabajar sin prisas, prefiriendo concluir de manera más eficaz, que apresurada.

-

⁴² Gobierno del Estado de Oaxaca (octubre 1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca-POGEO. Tomo X, No. 83, Tomado del periódico el Heraldo, p. 1.



Ilustración 18. Recorrido de la ruta para el Ferrocarril Mexicano del Sur, las diferencias territoriales muestran elevaciones geográficas y el lecho del río. La erosión de la piedra y la oquedad son producto de la fuerza torrencial del río que a su paso en época de lluvia amplía su cauce. Una de las características de esta ruta es que siempre fue apegada a los ríos, porque se obtenía la mejor pendiente para el emplazamiento de la vía. Archivo: Familia Guzmán Saavedra(1890).

4. EL INICIO DE LA VÍA

El 21 de abril de 1886 el Gral. Porfirio Díaz decretó el artículo único para aprobar y celebrar el contrato que con fecha 2 de abril del mismo año, firmó como Ejecutivo de la Unión con el Gobierno del Estado de Oaxaca para la construcción y explotación de un ferrocarril que uniera la ciudad de Oaxaca con la de Tehuacán, pudiendo extenderlo hasta un punto del Ferrocarril Mexicano o la ciudad de Puebla, la autorización implicaba la explotación de la línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, con una

duración de noventa y nueve años; el trayecto comenzaba en Tehuacán y terminaba en Oaxaca, correspondiendo al gobierno de este estado lo que concerniera en su territorio.⁴³

Luego, el decreto estipulaba los artículos propios del contrato y en ellos se establecían compromisos y obligaciones tanto para la empresa como para el Gobierno del Estado de Oaxaca, se señalaba, por ejemplo:

El ferrocarril será de construcción sólida, estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotación, y tendrá depósitos, talleres y estaciones, en todos los lugares en que fueren convenientes al interés público y al de la Empresa, a juicio de sus ingenieros.⁴⁴

⁴³ Ejecutivo de la Unión Gral. Porfirio Díaz (1886). *Contrato, Ferrocarril de Tehuacán a Oaxaca, México. México*, p.1.

⁴⁴ Ibídem, Art. 9, p. 2.

El reconocimiento del trazado de la vía quedó sometido a lo que fuese más conveniente siempre con la aprobación de la Secretaría de Fomento, los estudios realizados por ingenieros deberían mostrarse con los planos firmados por los responsables y presentarse ante un perito, ningún trabajo de reconocimiento, expropiación y construcción se iniciaría sin previa autorización. Se estableció el plazo de doce años para terminar la línea.

Para el caso de la construcción de la vía y de sus edificios, los auxilios prestados para importar los materiales necesarios para el desarrollo del ferrocarril incluyeron la exoneración de toda clase de derechos de importación o aduana y de impuestos, ya sea éstos federales o locales; concedido por el tiempo de la construcción o por quince años más para la construcción, explotación, conservación, reparación, incluyendo estas acciones para el telégrafo. El listado

incluyó Material fijo para vía, material rodante, material para el telégrafo, wagones, miscelánea, así como todo lo introducido para uso exclusivo de la vía y el derecho de vía por la anchura de setenta metros para que dentro de esta distancia no pudiera establecerse otro ferrocarril.⁴⁵

El estudio para el trazado de la vía marcaba las poblaciones por donde habría de pasar la línea del ferrocarril, los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, así como para los depósitos de agua y demás accesorios indispensables del camino y sus dependencias para adjudicarlos a la empresa, mismos que tenían dos variantes.

Para el caso los terrenos propiedad de la nación que necesitara la línea en la extensión fijada, se entregarían a la Empresa sin retribución alguna; en el caso de la propiedad particular, se señala el

84

⁴⁵ Ibídem, art.12, p. 2.

procedimiento de expropiación a través de la indemnización, recurriendo a la utilidad pública. La Empresa estaba facultada a ocupar conforme a las leyes en materia de terrenos de ésa época y a utilizar el espacio necesario.

Las alentadoras noticias para el 20 de febrero de 1890, mostraban los progresos del avance de la construcción de las vías férreas sobre todo en el primer tramo de Puebla. En la zona limítrofe con Oaxaca con la colaboración del gobierno de Oaxaca y la intervención de los jefes políticos en los distritos foráneos, ya se realizaban trabajos de locación, nivelación y demás preliminares a las obras de terracería⁴⁶. Al respecto, los estudios para la extensión la llevaban a cabo cuatro partidas de ingenieros, un extenso personal administrativo, todos de nacionalidad inglesa y americana.

⁴⁶ Gobierno del Estado de Oaxaca (20 de febrero de 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, Tomo X, No. 15, p. 1.

Los señores Rudston Read y Campbell, ingenieros y contratistas en las ciudades de México y Londres se encargaban de todas las obras necesarias, la propuesta original de concesiones anteriores se redujo a una línea de vía angosta entre Puebla y Oaxaca por la ruta de Tehuacán y Quiotepec.⁴⁷

Los trabajos que se realizaban exigían control, requisito para esta obra por parte del gobierno de la República y el gobierno del estado de Oaxaca. Para el 7 de abril el informe preliminar, daba cuenta que la oficina central de los contratistas se localizaba en la Capital de la república en la calle de San Juan de Letrán, número 4, en la ciudad de Puebla; la organización de la empresa distribuyó sus oficinas en la ciudad de México y Tehuacán, en ésta última residía el Ingeniero principal de los contratistas,

⁴⁷ Gobierno del Estado de Oaxaca (20 de febrero de 1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, Tomo X, No. 15, p. 2

además se localizaba la oficina de los ingenieros dibujantes y otras oficinas de la línea. Las actividades en el camino arrojaban las cuentas del número de operarios calculados entre los tramos de Puebla, Tehuacán y Tecomavaca, este ya en Oaxaca, ascendiendo a 1500; por otra parte, los trabajos avanzados de terracería generaron 240,000 metros cúbicos de material removido.

La información del material de los durmientes indicaba que se habían contratado ya 105,000 durmientes de roble, de los que ya se habían recibido 10,000 además de otros de acero pedidos a Inglaterra. Veracruz como punto desembarque recibió 2,500 toneladas de rieles y las vigas de fierro que debían llegar para construir puentes; aunque ya se había contratado la madera necesaria con la que se ejecutaban las obras de forma provisional.

Otros materiales se esperaban, como equipo

rodante, locomotoras, etc., mientras que el que ya había sido recibido se concentraba en Puebla y Tehuacán, y consistía en herramientas de todas clases, acero, fierro, sebo, pintura, barnices, sogas de varias clases.⁴⁸

El respaldo del gobierno y el especial interés para la pronta terminación de la línea, indicaba la eficaz correspondencia entre el gobernador de Oaxaca, General Gregorio Chávez y el ingeniero responsable de los trabajos de la empresa, John E. Early; que le hizo llegar con la reseña de los trabajos realizados hasta el mes de mayo de 1890.

En esta comunicación informa el avance para el Ferrocarril Mexicano del Sur; el número de operarios ascendía a 400 hombres, las obras avanzadas para el herraje de la vía y las estaciones estaba concluido en

...

⁴⁸ Gobierno del Estado de Oaxaca (21 mayo 1890).Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca, Tomo X, No. 41, p. 3.

el primer tramo; el terraplén ya llegaba a Tecomavaca, y debía concluirse en noviembre para iniciar el herraje de la vía, y entonces la explotación de la línea se comenzaría enseguida.

Es importante resaltar que en este documento solicitó que el gobierno de Oaxaca apoyara con más decisión a la empresa, ya que, con el número de trabajadores recibidos, no avanzaría; necesitaba por lo menos 1000 operarios. Señalaba que, en un estado tan afortunado y poblado, se carecía de brazos en los trabajos emprendidos y especialmente solicitados por el jefe ejecutivo.

Con carencia de obreros y condiciones climáticas adversas, los avances eran menos significativos. Los trabajos se iban observando conforme adelantaban, el 4 de octubre de 1892, se ocupaban en tender, fijar y nivelar durmientes con gran velocidad, 160 operarios. La máquina avanzaba a una distancia de

un hectómetro de las habitaciones de la hacienda de Catáneo ubicada en el distrito de Etla. Colocado el herraje de la vía, permitía trasladar las máquinas, plataformas y furgones para desplazar las remesas de durmientes, donde el terreno no es plano, ó donde hay que poner puentes provisionales, el trabajo era lento.⁴⁹

La novedad de la llegada del ferrocarril conforme avanzaba la construcción de la vía, resultaba motivo de desplazamiento para los oaxaqueños no faltaron los que recorrían las distancia para encontrase con la grata visión de la vía en el paisaje o para tener contacto con el personal responsable de la Empresa.

El Sr. Enrique Mounson ingeniero de vía, proporcionaba información actualizada; así, en Las Sedas había ocurrido un derrumbe ocasionado por el temporal, lo que propició que la máquina no pasara

⁴⁹Gobierno del Estado de Oaxaca (6 de octubre 1890), Tomo XII, No. 81, p. 2.

el día 4 como estaba previsto en Etla, con una demora de días de tal forma que si no hubiera contratiempos agregados, para el día 18 estaría en la capital, a tan sólo cuatro kilómetros de Etla y 21 a la ciudad. El tren se observaba magnífico, a la vista del serpenteante ferrocarril en las fértiles regiones del Distrito de Etla.⁵⁰



Ilustración 19. Las diferencias de altitud que tuvo que sortear el trazo de la vía ocasionó cambios en el paisaje con la penetración de montañas de túneles, abiertos con barrenos y pólvora. *Túnel de Venado.* Archivo: Familia Saavedra (1890).

⁵⁰ Ídem

Desde el mes de octubre, la ciudad de Oaxaca se preparaba ostentosamente para celebrar la inauguración del ferrocarril Mexicano del Sur. La representación oficial, la aristocracia, la clase media y obrera, todos estaban a la expectativa y el ambiente propiciaba la preparación de las prendas y las mejoras en el aspecto de la ciudad para concurrir a la inauguración del servicio ferroviario.

No sólo las personas buscaron engalanarse, la zona fue adecuada con servicio de alumbrado, la municipalidad del marquesado no gozaba de un desarrollo como en la ciudad, y el servicio para acercar a los usuarios del ferrocarril se extendió con el tranvía de mulitas que salía de la estación del Mexicano del Sur hacia las calles de la capital.

5. EL GRAN FINAL: LA FIJACIÓN DEL ÚLTIMO RIEL

Dos momentos en la historia del ferrocarril en Oaxaca fueron de trascendencia, la ceremonia del último clavo y la inauguración, ambos celebrados con gran animación.

El 22 de octubre de 1892, cuenta el Periódico Oficial⁵¹, la Estación se engalanó con banderas tricolores, "y a uno y otro lado de ella"⁵²,

⁵² FNM, (1976). Reglamento de Transportes, p. 15.

⁵¹ Gobierno del Estado de Oaxaca (6 de octubre 1890).Tomo XII, No.86, p. 3.

contingentes de alumnos de la Escuela Correccional, la gendarmería y algunos otros cuerpos de la guarnición de Oaxaca esperaban alineados. En la vía se apreciaban plataformas, furgones y la máquina número 24, al final del terraplén el último riel esperaba a ser fijado. Este número en especial del POGEO relata la ceremonia con lujo de detalles, reflejando el entusiasmo y alegría entre los pobladores ante este gran suceso, la organización para desarrollar la ceremonia, los organizadores que intervinieron y el suceso que congregó a una multitud compacta de 10 a 12,000 personas.⁵³

Una ceremonia significativa y de tradición ferroviaria en otras latitudes, anclar el último clavo daba por concluidos los herrajes de la vía en posición de ofrecer el servicio de transporte al que estaba destinado el ferrocarril. En la ceremonia que

⁵³ Gobierno del Estado de Oaxaca (24 de octubre 1892). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca-POGEO*, Tomo XII, No. 86, p. 3.

realizada a las 4:30, el Gral. Gregorio Chávez junto con representantes políticos y particulares, recibió de manos de las Srtas. Luisa Chávez y Agustina Larrañaga y del Sr. Ingeniero del Gobierno Federal D. Francisco Cosío, un clavo niquelado y un martillo; por parte de la compañía D. Enrique Munson, levantó el ultimo durmiente y el Gobernador fijó el clavo.

La ceremonia concluyó y después del himno Nacional, las dianas, bandas de la guarnición y las salvas de artillería marcaron el triunfo de un afán del Gobierno Nacional. Un gobierno republicano y liberal pero no dejó de sentirse el vitoreo: "¡Gloria a dios en las alturas y paz en la tierra á los hombres, de buena voluntad!, ¡Viva la República! , ¡Viva el presidente Porfirio Díaz!" Tales eufóricas palabras pudieran representar el apego a la iglesia, pero fue un acto circunstancial donde la vuelta a la aceptación religiosa, intentaba dejar ver la pluralidad de credo.

En el país predominaba la religión católica, pero se aceptaba también a la iglesia metodista, que en sus tácticas extendió la "palabra" entre los obreros y la gente humilde, "además de la religión, se fomentaba el respeto y admiración a la nación a través de la celebración y homenajes de las fiesta y héroes patrios"⁵⁴. La celebración entre las autoridades, invitados especiales y representantes de la empresa se acompañó con brindis de champagne.

Ofrecióse luego sobre el terraplén destinado al cambio, una tamalada abundante a los trabajadores del ferrocarril, en número de 230, y se terminó tan simpática fiesta con una cena que el municipio del Marquesado obsequió al Sr. Gobernador, a los funcionarios que lo acompañaban y a los Sres. Ingenieros del Ferrocarril del Sur.⁵⁵

_

⁵⁴ Lira, 2008, p. 145

⁵⁵ Gobierno del Estado de Oaxaca POGEO, Tomo XII, No. 86, p. 3.

Antes de ser inaugurado oficialmente, ya funcionaba un tramo de Puebla a Tecomavaca, con autorización del Sr. Presidente, el ferrocarril transportó harina y toda clase de artículos de primera necesidad, ningún otro cargamento o pasajero se admitió, se usaron locomotoras inglesas de 39 toneladas "para el servicio de pasajeros y de 44 toneladas para la carga. Los coches para pasajeros eran de lo más moderno que se conocía en México y estaban hechos con teca o encina de África". ⁵⁶

⁵⁶ Ibídem, p.6.

6. EN LA TIERRA DE JUÁREZ: LA INAUGURACIÓN

Fiesta y algarabía se sentían en la ciudad, los preparativos para el 12 de noviembre de 1892, fueron organizados por el Gobierno del Estado y el C. General de la 10^a Zona Militar, con un afinado programa de actividades. En torno a la Estación el día 9 la población presenció los ensayos de evoluciones de los alumnos de la Escuela Correccional dirigidos por el Teniente Coronel Juan Oronoz.

El día 10, la gente se congregaba alrededor de la Estación para intentar ver a los excursionistas que se sabía llegarían. El día 11 una delegación de invitados llegó por la noche, eran las 11:30 p.m. cuando descendieron los primeros invitados, la mayor parte periodistas. El día 12 desde las 4 p.m., la gente se congregó esperando a los dos trenes que habían de arribar, el primero entró a las 7:20 p.m., una gran comitiva descendió y minutos después arribó el tren presidencial, del cual salió el Sr. Presidente junto a una destacada delegación de funcionarios y representantes de la empresa. El tren urbano había preparado un vagón especial, y el trayecto hacia el Palacio se tornó dificultoso dado que la gran cantidad de gente y antiguos servidores a las órdenes del Gral. Díaz pretendía tirar de vagón.⁵⁷

⁵⁷ Gobierno del Estado de Oaxaca (17 noviembre, 1892). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca-POGEO*. Tomo XII, No. 92, p. 2

El impacto entre los oaxaqueños de ésa época, no solo se debía al progreso que implicaba la inauguración del ferrocarril, la presencia del héroe de la patria y de las comitivas oficiales e invitados, también generaron expectación; un pueblo que aún guardaba prácticas de reverencia monárquica, intentó tirar del vehículo destinado a transportarlo a la capital, Porfirio Díaz apegado a sus convicciones no lo permitió, resaltó con su actitud y palabras, la enseñanza republicana que en otras épocas defendió y que en ese momento eran el fundamento para el progreso.

El Sr. Presidente y su comitiva fueron alojados para preparase al posterior banquete en el Teatro Juárez, con capacidad para 200 personas donde se ejecutó un programa musical y se sirvió una exquisita y selecta cena. Después los discursos y poemas exaltaron los valores nacionales y la posición del Gral. Díaz por impulsar el progreso. El domingo 13 en el salón de

recepciones del Palacio de Gobierno se realizó la declaratoria inaugural, durante un banquete ofrecido por autoridades civiles y militares, compartieron el entusiasmo con discursos oficiales. Por su parte el Presidente, en su tierra natal, recibió manifestaciones de afecto y admiración por llevar a fin la instalación del ferrocarril; dirigió un emotivo discurso, donde aseguró el interesante porvenir y la posibilidad de explotación de los recursos carboníferos y los abundantes frutos prodigados por la naturaleza. Las palabras pronunciadas exaltaron el ánimo y las perspectivas que se tenían en torno al ferrocarril.

Que el territorio de Oaxaca es fructífero al grado de autorizarnos a llamarle privilegiado por la naturaleza, es otra vedad que no necesita demostración para todo el que conozca las riquísimas praderas y las selvas aún más ricas de Teotila, Usila, Valle Nacional, Yetla, Choapan, Bajos de Villa Alta, Tehuantepec, La Pluma,

En la tierra de Juárez: la inauguración

Cañada de Huexotitla, Valle de mesones, Valle de Putla, Rosario, Cañada de Cuicatlán y tantos otros terrenos como tienen el Estado, 500 metros sobre el nivel del mar.⁵⁸

Para la organización y control se utilizó el Horario, impresión que contenía la "autorización para el movimiento de los trenes regulares sujetos reglamento. Contiene los itinerarios calificados de los trenes, con instrucciones especiales referentes a los mismos"59. Estas impresiones son documentos editados y repartidos entre los trabajadores, principalmente jefes de estación y para todos los que trabajo estuviera relacionado. El Horario su publicado con fecha 8 de diciembre de 1892, que regía la ruta Puebla-Oaxaca, indicaba la salida de la ciudad de Puebla a las 7.00 hrs., recorría en ese Estado las Estaciones de: Amozoc, Santa Rosa,

⁵⁸ Vía Ancha, s/f, p. 8.

⁵⁹ Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1930), Horario, p. 4

Tepeaca, Rosendo Márquez, Tecamachalco, Las Animas, Tlacotepec, Carnero Tehuacán, La Huerta, santa Cruz, Pantzingo, Nopala, Venta Salada.

RUMBO AL SUR	DISTANCIA DE		ESTACIONES EN EL ESTADO DE OAXACA	DISTANCIA DE OAXACA	RUMBO AL NORTE
Núm.1	 PUEBLA EN KILÓ- 			EN KILÓ- METROS	Núm.2
DIARIAMENTE	METROS				DIARIAMENTE
AM		SALE	ILEGA		PM
12:24 P.M	195.4	Т	SAN ANTONIO 8.7	171.2	1.03
12.43	204.1		MEXIA 20.3	162.5	12.43
1.21	224.4	Т	TECOMAVACA 10.9	142.2	12.01 PM
† 1.40	235.3		QUIOTEPEC 17.0	131.3	11.36†
2.12	252.3	Т	CUICATLÁN 4.8	114.3	11.00
$*$ $\left\{ \begin{array}{c} 2.20 \\ 2.40 \end{array} \right\}$	257.1	Т	TOMELLIN 19.2	109.5	$\left\{ \begin{array}{c} 10.47 \\ 10.27 \end{array} \right\} \ *$
3.40	276.3	Т	ALMOLOYAS 16.5	90.3	9.39
4.26	292.8	Т	SANTA CATARINA 16.2	73.8	9.00
5.16	309.0	Т	EL PARIÁN 13.7	57.6	8.26
† 5.57	322.7	Т	LAS SEDAS 12.8	43.9	7.42 †
6.27	335.5	Т	HUITZO 13.1	31.1	7.10
6.59	348.6	Т	ETLA 18.0	18.0	6.45
7.20	366.6	Τ	OAXACA		6.15
PM		LLEGA	SALE		AM

[†] Indica parada solamente a la señal de bandera.

Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1930)

^{*} Indica Estación para comer.

T Indica Estación telegráfica.

En el Estado de Oaxaca, recorría 11 Estaciones y 2 paradas por bandera que se indican en la Tabla anterior. El tren llegaba a la cd. de Oaxaca a las 7:20 hrs. pm.

El trayecto del ferrocarril recorría para ese momento zonas de variada riqueza, buscando ofrecer un flete económico, rápido, frecuente y de periodos fijos para generar la exportación. Situación que reforzó el impulso al transporte, parte de las bases e ideario de Porfirio Díaz para el desarrollo económico, el ferrocarril y lo que transportaba.

Una vez regularizado el servicio en 1893, tanto de carga como de pasajeros se tuvo una afluencia de pasajeros que alcanzó la cifra de 143,037 personas, y los principales productos transportados fueron minerales, carbón vegetal, frutas y legumbres.⁶⁰

⁶⁰ Vía Ancha, s/f, p. 10

7.TRABAJO Y SUBORDINACIÓN OBRERA, NECESIDADES ESPACIALES EN EL SISTEMA FERROVIARIO

En México no había un antecedente para implementar la inserción de capacitación para tener personal calificado para construir las líneas de ferrocarriles, lo mismo sucedió con el personal del sector ferroviario para cubrir una mano de obra calificada de ingenieros, técnicos y maquinistas. La escasez absoluta de este personal era obvia, aunque los profesionales que egresaban tenían capacidad, esta área era innovadora, si bien hubo profesionistas

que salieron al extranjero a prepararse y, además de aprender inglés o francés, adquirieron habilidades que les posibilitaron insertarse en algunas áreas de trabajo.

Recordando cómo surgieron y la fecha, los ferrocarriles en Inglaterra, en forma paralela en México no hubo el despunte hacia la aplicación de la tecnología en el aspecto de incentivar la invención, construcción y aplicación de la fuerza de vapor, menos aún de la experimentación y construcción de equipos rodantes y material para el tendido de vías. En la temprana historia de los ferrocarriles en el país. las referencias en tecnología para impulsar la industria textil, minería y azucarera durante buena parte del siglo XIX, indican que se importó del extranjero equipo y herramienta; el gobierno de la Republica resaltaba la importancia de impulsar el moderno sistema de transporte, pero las condiciones no estaban dadas para incurrir en aportaciones hacia la construcción de trenes, más aún, la fuerte inversión que se necesitaba no era de interés de todos los empresarios mexicanos, y los que se motivaron como los hermanos Manuel y Antonio Escandón tuvieron que recurrir a la estructura legal de accionistas con empresas formadas en el extranjero, autorizadas por el gobierno para acceder a las concesiones. Por ende, la contratación de personal extranjero, calificado, que ya había experimentado el desarrollo de tendido de vías, de conducción de equipo móvil, el control de recorridos y la administración de los propietarios, descartaron en un inicio la inserción de personal mexicano. Kuntz y Riguzzi 61 atribuyen una política discriminatoria de las compañías ferroviarias extranjeras en contra de los trabajadores mexicanos, compañías definieron general estas en un reclutamiento enfocado hacia empleados extranjeros con experiencia y que se adaptaban a las condiciones laborales aprendiendo con mayor facilidad el

⁶¹ Kuntz, y Riguzzi 1996. Óp. Cit.

lenguaje; en contraposición de los mexicanos para la profesión.

Las concesiones implicaban la contratación de personal mexicano, aunque no era una cuestión aceptada, en los dos primeros años de construcción del Ferrocarril Nacional (empresa estadounidense) asignada al tramo entre México y Veracruz, había empleado 13 ingenieros mexicanos sobre un total de 45.

ElMéxico del dominio panorama de en conocimientos sobre aspectos de tecnología aplicada debió ser resultado de las estrategias de las empresas interesadas en construir caminos de hierro, las nacionales debieron analizar empresas conveniencia entre emplear ingenieros extranjeros y no, con los resultados y consecuencias sobre la calidad de las obras.

La preferencia del personal extranjero no sólo se evidenciaba en el tema de los ferrocarriles, sino que, en la industria textil, donde había más dominio de nacionales, preferían la contratación de gerentes y maestros mecánicos de otras latitudes. Esta circunstancia estaba relacionada con la falta de formación y capacitación de las empresas.

La visión de contar con profesionistas relacionados a la ingeniería civil, se vislumbró desde la intervención de Maximiliano de Habsburgo, posteriormente Benito Juárez, en 1867 cuando transformó el Colegio de Minería en la Escuela Especial de Ingenieros, ya había previsto la capacitación y profesionalización al impulsar una estrategia educativa para promover los aspectos ferroviarios y la industria. En 1883 en el gobierno de Manuel González se creó la carrera de telegrafista y fortaleció la carrera de ingeniero civil; aunque posteriormente cambió a Ingeniero de Caminos, Puertos y Canales. Con Porfirio Díaz en

1897, vuelve la nominación de ingeniero civil, hasta la actualidad donde la carrera se ha adaptado a los avances científicos y tecnológicos.

Observando los años del establecimiento de la profesión de ingeniero, el desarrollo de la misma y las características de inversión para la construcción de los ferrocarriles, el tiempo transcurrido entre la preparación y la inserción en el campo de trabajo, no facilitaron el trabajo de los ingenieros mexicanos.

Hacia fines del siglo XIX no había suficiente oferta de trabajo para los ingenieros egresados de la Escuela Nacional de Ingenieros; frecuentemente eran desplazados por los extranjeros que llegaban con las compañías foráneas que invertían en el país.⁶²

⁶² Ramos, M. y Sánchez, M. (1999). "Antecedentes históricos del colegio de ingenieros". En: México en el tiempo. 5, (30). Mayo-junio. p. 24.

México no había un antecedente En implementar la inserción de capacitación para tener personal calificado para construir las líneas de ferrocarriles, lo mismo sucedió con el personal del sector ferroviario para cubrir una mano de obra calificada de ingenieros, técnicos, maquinistas. La escasez absoluta de este personal era obvia, aunque los profesionistas que egresaban tenían capacidad, esta área era innovadora, por lo que profesionistas que salieron al extranjero a prepararse y, además de aprender inglés o francés, adquirieron habilidades que les posibilitó insertarse en algunas áreas de trabajo. Durante el establecimiento de los ferrocarriles la capacitación del personal mexicano, en el siglo XIX; fue por parte de las compañías. A partir del interés por parte del gobierno y ante la necesidad de preparación de maquinistas, se instrumentó apoyo oficial hacia 1891-1892; sin embargo, "la escuela de maquinistas, inicialmente incluida en la Escuela Nacional de Ingeniería, se había extinguido, reabsorbida por los planteles tradicionales y poco calificados de Artes y Oficios, la preparación técnica no se recupera hasta 1908". 63

Una revisión histórica de Guillermo Guajardo sobre el trabajo y tecnología en los ferrocarriles en México, abunda en datos de las condiciones estructurales que restringieron las oportunidades de crecimiento de kilometraje de vías para la construcción y operación ferroviaria. Un primer análisis lo atañe a los niveles de analfabetismo que imposibilitaron el cambio tecnológico, pues la educación del sistema educativo era raquítica y dispersa. La segunda circunstancia estaba en relación a la mano de obra que tuvo contacto con los inversores extranjeros, el origen rural y sus capacidades productivas marcaron una barrera para acoplarse al trabajo, rechazando largas jornadas una vez que conseguían reunir el jornal.

⁶³ Kuntz y Riguzzi 1996, p.80.

La opinión que recopila Guajardo es bastante severa:

Además del posible racismo para excluir a los trabajadores mexicanos, lo cierto es que el analfabetismo y una raquítica educación técnica poco ayudaban a la productividad, a lo que se sumaba la cultura del trabajo local. Las quejas de administradores empresarios V estadounidenses se pueden resumir siguiente: tendencia a regresar a casa en ocasión de la siembra y la cosecha, falta de iniciativa y de espíritu de ahorro, ausencia por la celebración de infinidad de días festivos, manía por trabajar sólo los días de la semana suficientes para satisfacer sus elementales necesidades y deseo de alcohol.⁶⁴

Esta apreciación la relaciona como factores que propiciaron que el trabajador no cumpliera con los

⁶⁴ Guajardo, G. (2010). Trabajo y Tecnología en los ferrocarriles de México: una visión bistórica, 1850-1950. México: El Centauro p. 26.

niveles de exigencia, de capacidad y disciplina de los capataces extranjeros al laborar con un ritmo de campesinos y no con los del proletario industrial. Este autor compara dos momentos en la expansión ferrocarrilera, durante la construcción del Ferrocarril Mexicano, que llevó tantos años y se concluyó en 1873, en este periodo fue la empresa la que ofreció la oportunidad de aprendizaje para los trabajadores calificados y los ingenieros mexicanos por disponer de una variedad de equipos, infraestructuras y herramienta; en otro momento, hacia 1880 cuando los intereses estaban dirigidos a unir la ciudad de México con la frontera norte, surgió la necesidad de peones para mover grandes cantidades de tierra y hubo poca solicitud para los ingenieros mexicanos.

Las condiciones laborales no eran equilibradas para los profesionistas extranjeros y los mexicanos, las compañías de inversores reservaban los puestos de dirección a estadounidenses, canadienses y

británicos, que contaban con gran experiencia en la construcción de vías, puentes e infraestructuras; en sólo algunos ingenieros mexicanos contraparte el diseño, construcción trabajaron en mantenimiento de las grandes vías, hasta fines del porfiriato; y no era consecuencia de la escala de las obras o la limitada titulación. Con las concesiones ferroviarias a la administración e inversión extranjera, se abrió un panorama en un ámbito de trabajo desconocido en México. Para el trazado de las vías se recurría a grupos de topógrafos contratados por las compañías ferroviarias, éstos expertos, organizaban los recorridos y se adentraban en el territorio mexicano para buscar y trazar las posibilidades para el paso de las vías, el territorio oaxaqueño se vio explorado para esta causa.

Originándose en la ciudad de Puebla, con rumbo en lo general al sureste, el ferrocarril atraviesa el territorio perteneciente al Estado de Puebla, hasta Tehuacán, en terreno esencialmente plano y con suaves declives. De Tehuacán a los límites de puebla con Oaxaca el declive del suelo es mayor, pero a medida que se avanza en territorio oaxaqueño empiezan las estribaciones de la principal cordillera de la Sierra Madre del Sur, que con sus cadenas de montañas secundarias forman muchos accidentes y cañadas muy bajas hasta la altura de 559 metros sobre el nivel del mar, al pie de grandes eminencias que llegan hasta 1,927 metros sobre el nivel del mar, por las cuales bajan caudalosos ríos rumbo al norte y al sur. 65

El trabajo de inspección en el territorio oaxaqueño lo realizó el ingeniero Luis Early junto con otros comisionados autorizados por el gobierno con pases libres como agentes particulares del Ferrocarril de Oaxaca, en la correspondencia que dirige José Montesinos, amigo del General Manuel González en

⁶⁵ Vía Ancha, Óp. cit., p. 5.

1888, le informa primero de la labor del ingeniero y de otros personajes igualmente autorizados:

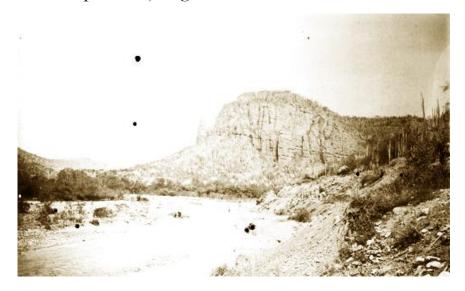


Ilustración 20: En el paisaje entre la cadena montañosa de la Sierra Madre del Sur y las cañadas los ríos marcan su cauce, para el ferrocarril fue una importante fuente de abastecimiento, además de generar el declive en la ruta, que se indicaba en las especificaciones de construcción. Archivo: Familia Guzmán Saavedra (s/f).

... el ingeniero Early que el mismo Ministro de fomento en fecha 26 de julio último mandó pedir pase libre para él como encargado de asuntos relativos a los concesionarios del citado ferro carril de Oaxaca es el ingeniero en jefe de aquellos trabajos y ha estado reconociendo terreno,

haciendo sus planos, etcétera, ... Para que Usted sepa detalladamente los nombres de los individuos que han viajado he aquí sus nombres. Ingeniero Pedro Senties.10 de abril de este año.

Juan Alonzo. 11 de junio.

Ingeniero Francisco Garibay. Idéntico.

Ezequiel Ordoñez. Idéntico.

Ingeniero Lamberton Cabañas. Idéntico.

Ingeniero Luis Becerril. Idéntico

José Guadalupe Aguilera.

Ingeniero Antonio del Castillo. 23 de junio.

Luis Early. 28 de junio. Este es el Ingeniero en jefe de los Señores Boives, Scott, etcétera.

Manuel Soto. 6 de agosto.

Ingeniero Fernando Ferrari Pérez. 9 Idéntico.

Ingeniero José C. Segura. 4 de septiembre.

Soy como siempre amigo afectísimo y Seguro Servidor. José Montesinos ⁶⁶.

⁶⁶ José, 1994, pp. 232-233

La concesión del ferrocarril abrió en Oaxaca un nuevo escenario, en opinión de Lira⁶⁷ se produjo un importante movimiento de extranjeros en México y cuando tocó su tiempo a Oaxaca se observaron nuevas pautas en el hacer, decir y vivir, se observó un mundo distinto. Junto con las diferencias de color de piel, de la emisión de sonidos de lenguas que a la vez se entremezclaban con las indígenas, los contrastes fisonomías y complexiones físicas de de norteamericanos, asiáticos, africanos, japoneses y chinos, dieron origen a una estructura cultural con el ferrocarril y mostraron un panorama diverso de usuarios, trabajadores y obreros.

La organización laboral del ferrocarril mostró las jerarquizaciones de los administradores y propietarios en contraste con los subordinados. En Estados Unidos los camareros eran negros, en México y Oaxaca se llegó a contratar empleados

⁶⁷ Lira (2008). Óp cit.

extranjeros como japoneses y chinos para los trabajos de menor rango.

Las diferencias entre sus formas de vida y comportamiento, posición económica, jerarquización social, etcétera, se hicieron más evidentes con el trato o con la observación de los extranjeros.⁶⁸

El campo laboral se abrió con el tendido de la vía y la mano de obra contratada por los jefes de Distrito. La solicitud al Gobierno por parte de la empresa para contratar mano de obra para los diferentes trabajos, donde pasaría el tren, atrajo la inquietud de la gente que hasta entonces se dedicaba a las labores agrícolas. La experiencia compartida de quienes, ya habían estado similares líneas faenas en otras en ferrocarrileras, y la aptitud innata de estos improvisados obreros, los capacitaron para

⁶⁸ Ibídem, p. 135.

intervenir en la nivelación del terreno, excavación de terraplenes, acondicionamiento de muros de contención, colocación de durmientes. De este modo muchos campesinos pasaron a formar parte de las cuadrillas de trabajo de los ferrocarriles.

Otra inserción obrera, que se menciona en la memoria colectiva de los ferrocarrileros en Oaxaca, es la inclusión de mano de obra china; en otras líneas de ferrocarriles hay referencias; para el estado de Oaxaca, la que se documenta es en la línea de Tehuantepec que se estaba construyendo por parte de otra compañía hacia 1890.

El Periódico Oficial menciona la inmigración china a México:

Dice un periódico de la frontera que son alarmantes las proporciones que está tomando la inmigración de chinos que llegan a los estados de Sinaloa y Sonora, y que no será difícil que si sigue esa inmigración, se repitan en nuestro país las escenas a que dio lugar en los Estados Unidos la 'peste amarilla', como la llamaban los americanos a la inmigración china.⁶⁹



Ilustración 21. Trabajadores camino de Dominguillo (1890), este tramo para la construcción de la vía se localiza entre la Estación Almoloyas y Venado aprovechando las laderas bajas cercanas al río, los obreros definían el terraplén con la pendiente necesitada para colocar la vía. La indumentaria es la que los hombres del campo ocupan en las labores agrícolas. Archivo: Familia Guzman Saavedra (1890).

La posibilidad de contratación de trabajadores chinos, para el 6 de diciembre de 1890, sugiere la

124

⁶⁹ Gobierno del Estado de Oaxaca (1890). *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca*, Tomo X, 1890, No 46, p. 1.

aceptación de este grupo humano para desempeñar las jornadas de instalación de las vías; desembarcaban en el puerto de Salina Cruz, en el vapor "amigo", sin documentos legales. En estas circunstancias las autoridades resolvían las dificultades por carecer de los requisitos legales, ante la necesidad de contratación para el ferrocarril de Tehuantepec.

Páginas adelante del Periódico Oficial revela que el vapor alemán "Amigo" procedente de Macao (China) conducía 489 trabajadores chinos.⁷⁰ Es probable que esta oleada de chinos llegara a trabajar al ferrocarril de Oaxaca, no se ha comprobado por no existir listas de raya, pero la memoria verbal indica su presencia en la etapa de construcción de las vías y posteriormente participando en otros servicios.

El recurso de mano de obra china era objeto de

⁷⁰ Gobierno del Estado de Oaxaca (1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca, Tomo X, 1, No. 98, p. 1.

autorización por parte del gobierno, existe una correspondencia del Sr. Salvador Malo (el apellido era de origen asiático) de nacionalidad mexicana, hacia el entonces presidente Sr. General Manuel González, fechada el 8 de diciembre de 1889. En ella diferentes asuntos son tratados, como uno de los inversionistas que, al consolidar arreglos entre los banqueros ingleses y alemanes y el Gobierno compra bonos emitidos para la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec; también su intervención para sacar la concesión del Banco de Fomento y se aborda el contrato de navegación del Pacífico, en ese momento caduco y solicitado de la siguiente forma:

... a pesar de haber dado la fianza de \$20,000 y de haber hecho un donativo de \$10,000 más al Ministerio de Fomento y de haber sostenido durante seis años agentes en San Francisco de California (Estados Unidos) y Hong Kong, sin perjuicio del escritorio en México, servido por

Vogel y Errazu, y mi escritorio en París (Francia) destinado casi exclusivamente a este asunto. Como comprenderá, querido General, sacrificios y trabajos de seis años, hechos con constancia, tenía el negocio en un estado de poder dar principio a él, cuando menos, establece un Consulado, para que bajo la protección de éste pudiesen efectuarse los embarques de emigrantes. Pues bien, querido General; al no haber podido conseguir que el gobierno de México diese estos pasos, mandé un agente a Lisboa(Portugal) para que arreglara con el rey de Portugal que me permitiera sacar los chinos del puerto de Macao, y al efecto mi agente de Portugal logró conseguir con el Rey, no solamente el permiso para la saca de chinos, sino una concesión para que los vapores míos tocaran en Macao, sin pago de derechos del puerto, y gozando de algunas otras prerrogativas.⁷¹

⁷¹ José (1994) p. 194.

Gran diversidad de inversionistas y de trabajadores hubo en la vía; lo cierto es que la mano de obra era necesaria, existen referencias que al llegar a la construcción por el istmo de Tehuantepec, por los fuertes calores y clima el personal contratado no se establecían y huyó a otras zonas: en junio de 1891, otro grupo de chinos habían abandonado el Istmo, en busca de otro lugar con un clima más benigno.⁷²

Sobre esta deserción de chinos el Periódico Oficial hacia 1891 señala que durante la construcción de las líneas del ferrocarril Mexicano del Sur y de Tehuantepec, 700 chinos llegaron en abril de ese año, para la región del Istmo, al parecer los chinos eran apreciados para las pesadas labores y ejemplo en comparación con los trabajadores locales que no querían trabajar. Las condiciones climáticas originaron que los trabajadores chinos se dispersaran

⁷² Gobierno del Estado de Oaxaca (15 junio 1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Tomo XI, No. 48, p. 1.

y llegaran a otras regiones del estado de Oaxaca el Sr. Salvador Malo, llegó a denunciar que 500 chinos que él había transportado habían partido hacia Chiapas, Veracruz y Oaxaca, como a otras poblaciones de la región.

Los trabajos realizados en el tramo de la segunda línea en el Estado de Oaxaca, en el tramo de Tecomavaca a Oaxaca, fueron determinados por las mejores condiciones para el trazado de la vía, Ortega-Mata⁷³ revela que en un inicio los reconocimientos pretendían pasar la vía por la población de San Juan del Estado, en el Distrito de Etla, poco antes de llegar a Oaxaca, apegándose al camino nacional, propuesta que no resultó conveniente, el trazo aprobado finalmente unió con 366 kilómetros a la ciudad de Oaxaca con Puebla.

_

 $^{^{73}}$ Ortega-Mata (2011) Jefe de Estación FF.CC.N. de M. Jubilado. Entrevista personal.

De las rutas probables comercialmente hablando, se preferían aquellas cuyos costos combinados de construcción conservación y explotación determinan la más eficiente.⁷⁴

Los estudios de extensión en el territorio de Oaxaca se efectuaron por partidas de ingenieros, el trazado de la vía, la construcción y posteriormente la operación del ferrocarril se encomendó a ingenieros de la empresa; que en un inicio se componía de una planta de ingenieros y administradores ingleses y americanos. Las referencias de los avances de la construcción de la línea Puebla-Oaxaca prueban la relación de los empleados del ferrocarril y su inserción en el interés de los pobladores. Desde la implantación de las primeras líneas se importó personal extranjero para ocupar diferentes funciones dentro de la compañía, en 1889 que se restablece la

-

⁷⁴ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, (1952). *Séptimo Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 10 a 20 de octubre de 1950, Memorias.* Tomo II p. 85.

concesión para la línea Puebla-Oaxaca con la firma Read, Campbell & Co., había ya personal mexicano, dejando la mano de obra mexicana en niveles inferiores en cuanto a la jerarquía profesional y de retribución, formaban el grupo de trabajadores, gerentes, superintendentes, ingenieros, jefes de tráfico, jefes de taller, maquinistas, despachadores, trabajadores de vía, exploradores.



Ilustración 23. Medio de transporte en los caminos de herradura. El Camino Nacional conectaba a la ciudad de Oaxaca con la capital en un trayecto de 14 días, existían posadas distribuidas para hospedar al viajero y atender a los animales. Subsistieron durante largo tiempo las carretas, diligencias y todo tipo de vehículo jalado por bestias. Archivo: Familia Guzmán Saavedra (s/f).

Para el 20 de febrero de 1890 los trabajos del ferrocarril avanzaban hacia la ciudad de Oaxaca en un rápido impulso por alcanzar la población y puerto de Tehuantepec, el vertiginoso trabajo acortaba la distancia del objetivo, a su paso cientos de trabajadores eran contratados para el trabajo más pesado. San Pablo Huitzo fue una de las poblaciones que al paso del tren sentó el precedente de adecuar al campesinado la faena del ferrocarril, a para la colocación de principalmente mantenimiento y en el departamento de albañilería.

Con el impulso de la construcción de vías y la operación de trenes se genera un sector social, un nuevo tipo de trabajador, el asalariado de los ferrocarriles. Guajardo describe esta clasificación:

1.- Los que construían las vías e instalaciones, que se relacionaban con el ferrocarril mientras construían las obras.

2.- Los que laboraban en el servicio regular de las estaciones, talleres y trenes, que formaron el núcleo del proletariado industrial en razón de las máquinas y la mecánica.

La historia y desarrollo de las condiciones laborales de los ferrocarrileros, los cambios y obstáculos que enfrentaron son muy amplios, el enfoque de este libro solo se dirige a los usos que prevalecieron y se generaron en torno a la actividad del ferrocarril.

Los límites físicos del área de trabajo para los ferrocarrileros son los de la división.

La División era la unidad de funcionamiento administrativo y el espacio concreto de la relación laboral. El superintendente de división representaba los intereses de la empresa y era la autoridad máxima sobre todos los jefes de los diferentes departamentos. A su vez, al interior de

la división se encontraban todas las áreas de trabajo, con sus respectivas categorías por lo que era el límite para registrar los derechos del escalafón y el límite de acción de las organizaciones sindicales. Un personal importante con jurisdicción sobre la división, eran los despachadores que se encargaban de organizar el movimiento de los trenes y proporcionaban las órdenes para el camino a los conductores.⁷⁵

El territorio que cubrían las líneas se organizó por lo tanto en Divisiones. En el caso del Mexicano del Sur estaba enlazado con el Ferrocarril Interoceánico, pertenecía a la División Puebla, Subdivisión Oaxaca, integrada por el Distrito de Ignacio Mejía partir del Km. E-128 de la estación de Tehuacán hasta la estación de Tomellín en el kilómetro E-258 y el Distrito de Parián,

⁷⁵ Guajardo, 2010, p. 42

constituida desde el mismo punto de Tomellin, hasta la estación de Oaxaca en el Km. E-367.

El total de la vía dividido en distritos y secciones, proporcionaba un conocimiento del camino que resultaba determinante en la asignación de los trabajadores de trenes y vías a cargo de trenistas de camino y trabajadores de vía, los puntos de enlace, control y comunicación son las estaciones y paradas por bandera.

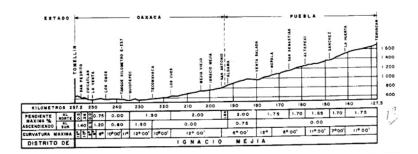


Ilustración 24. Grafica del Distrito de Ignacio Mejía. En territorio oaxaqueño la Estación de San Antonio km. (E-196) (Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, 1993, FNM, Horario Núm.5,1993;6, Imagen recuperada por la Autora, noviembre 2012).

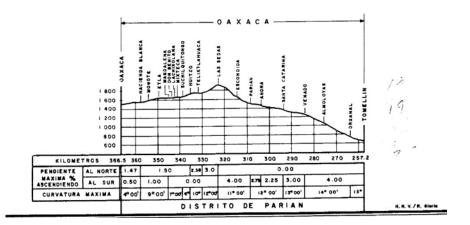


Ilustración 25. Grafica del Distrito de Parián. Este distrito abarca de Tomellin en el km. E-258 hasta la Estación de Oaxaca en el km. E-367. FNM, Horario Núm. 5,1993;5. Imagen: Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1993 recuperado por la autora, noviembre 2012).

El rumbo para dirigirse, la ruta, número de las estaciones para recorrer, distancia desde Puebla a cada punto de enlace hasta Oaxaca, distancia entre estaciones, kilometraje, velocidades, pendiente máxima ascendiendo, altitudes horas para pasar y detenerse en las estaciones o puntos indicados, clave telegráfica, indicación de horarios de pasajeros y de carga, localización de escape si lo había, capacidad de las vías, curvaturas, altitud sobre el nivel del mar,

señalamiento de básculas y datos sobre el combustible ganado, se encontraban perfectamente señalados en el "Horario", elemento indispensable para el control del tráfico de trenes y contenía los itinerarios clasificados de los trenes, con instrucciones especiales referentes al movimiento de los mismos.⁷⁶

Los servicios que ofreció el ferrocarril en la línea Puebla—Oaxaca desde 1892 fueron de carga, express y pasajeros bajo la dirección de la empresa Read, Campbell &Co., el personal con el que emprende su funcionamiento, en las oficinas de Primera del ferrocarril Mexicano del Sur en Oaxaca, estaba integrado por:

Superintendencia de División Ingeniero Residente Maestro Mecánico

⁷⁶Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1930). Reglamento de transportes, p. 4

Contaduría de División Superintendente de Electricidad y telégrafo Oficina de Despachadores

Estas oficinas se trasladaron a Puebla y se establece la Subdivisión Puebla-Oaxaca, que conforman la División Puebla que abarca los rumbos de: Puebla-San Lázaro, Puebla-Oriental, Puebla-Teziutlán.⁷⁷

Para el caso de Oaxaca, el panorama general de las empresas entreteje un funcionamiento con personal en cinco ramas de trabajo: Trenes, Vía, Talleres, Electricidad y telégrafos y Oficinas, que Margarita Ramírez explicada en los recuadros:

Trenes

- Ayudantes de superintendente
- Jefe de Patio

La oficina del jefe de patio lleva el control del personal que maneja los diferentes trenes, y de

⁷⁷ Ortega-Mata (2014) Jefe de Estación FF.CC.N. de M. Jubilado. Entrevista personal.

acuerdo al escalafón da a camino a las tripulaciones correspondientes, estando bajo su responsabilidad la puntualidad y seguridad del personal.

Vía

- Ingeniero Ayudante
- Supervisor de distrito

La oficina del supervisor del distrito controla secciones del séptimo distrito, administra al personal asignado a las cuadrillas, elabora informes de avance de trabajo diario, requisita los materiales necesarios para la conservación de vía y supervisa en general el propio departamento.

Talleres

Maestro mecánico

La oficina del maestro mecánico tiene bajo su cargo al personal de mecánica, a los truckeros, al personal de la limpieza y a los tripulantes de las locomotoras, teniendo bajo su responsabilidad la nómina de éste personal, y llevando el control del personal que trabaja en el patio de la estación, y del que sale a camino en los diferentes trenes que inician su viaje en esta terminal, requisita el combustible que gastan las locomotoras, sus refacciones y demás materiales necesarios para la operación de los trenes.

Electricidad y Telégrafos

- Jefe de estación
- Jefe de la oficina telegráfica

La oficina del jefe de estación a través del cajero y el boletero capta ingresos por los servicios de carga y pasaje que se generan diariamente, llevando la contabilidad y administración de esta área, teniendo personal a su cargo para suplir las vacantes y dentro de sus funciones están las relaciones públicas con usuarios y con autoridades

tanto federales, estatales y municipales en los asuntos inherentes a la operación de los trenes. El jefe de la oficina telegráfica es el encargado del manejo de los telegrafistas siendo el telégrafo el único medio de comunicación, mandando y recibiendo todas las instrucciones e informes que genera esta terminal y dentro de sus labores quizás la más importante y delicada es la propia operación de los trenes con órdenes específicas de salidas, llegadas y los puntos de encuentro de los diferentes trenes, mismos que son controlados a través de la oficina de despachadores en la ciudad de Puebla.

Oficinas

- Agente de express
- Jefe de estación

Este personal tiene gerencia tanto en el departamento de transportes de trenes, vía, talleres

y las propias oficinas teniendo como jefes inmediatos a los propios jefes de cada departamento, incluyendo desde una secretaria, personal de limpieza, mensajeros y todo lo relacionado con las oficinas administrativas.

El agente express, maneja una oficina en el centro de la ciudad, recepciona y entrega bultos y paquetes en la propia estación y en los domicilios particulares de los clientes a través de un camión repartidor.

Adaptada de Ramírez (2002)⁷⁸.

El Ferrocarril Mexicano del Sur y sus inversionistas ingleses funcionaron con tal denominación hasta 1909; posteriormente al fusionar las grandes empresas ferrocarrileras del Ferrocarril Central y del Ferrocarril Nacional, y el Mexicano del Sur, como parte de ellas; quedan práctica y definitivamente

⁷⁸ Ramírez, M. (2002). Tren turístico Ruta Oaxaca-Cuicatlán. Tesis de Licenciatura. Oaxaca: Facultad de Contaduría y Administración, UABJO. pp. 29-32.

constituidos los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), organismo descentralizado creado para administrar las concesiones de todos los ferrocarriles del país, funcionando como una empresa paraestatal, después de otros episodios.

Las empresas ferroviarias del país aunque habían sido nacionalizadas, seguían, en parte, involucradas en manos extranjeras. Posteriormente el Gral. Lázaro Cárdenas del Río los expropió y los puso bajo manos mexicanas completa y definitivamente en 1937, formando la empresa conocida con las siglas N de M y la frase: Unir-Servir. El gobierno mexicano en 1987 decide fusionar los ferrocarriles en una sola entidad y creó una gerencia para cada una de las regiones en que dividió al sistema de FNM supervisadas directamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en sus diferentes épocas. Hasta 1992 brindó servicio hasta la extinción decretada el 4 de junio de 2004 como organismo público descentralizado.

La integración quedo aceptada y así, el ferrocarril Mexicano del Sur, de ser parte de un contrato con el Interoceánico, pasa al dominio de la empresa FNM, el ferrocarril Mexicano del Sur el 27 de septiembre de 1946, es adquirido en la suma de 12 millones de pesos (612,800 libras esterlinas).

El personal empleado en el Ferrocarril Mexicano del Sur en sus años de existencia y la prolongación del servicio bajo las modalidades de empresa extranjera o de nacionalización mexicana, tuvo características de haberse formado en condiciones de transición entre la experiencia campesina y la formación obrera. El empleado ferrocarrilero adoptó las exigencias del trabajo de la empresa, desarrollando cualidades innatas insospechadas que lo vuelven obrero especializado de primera calidad.

Una de las poblaciones donde se aportó mayor mano de obra fue San Pablo Huitzo donde, desde muy temprana edad, ingresaban a la labor en el ferrocarril. No había una capacitación escolar, los jefes inmediatos permitían que el obrero de nuevo ingreso fuera adquiriendo conocimientos sobre la marcha, así se capacitaba iniciando al aprendiz, en ocasiones sin remuneración alguna.

En las diferentes disciplinas el ingreso era voluntario, los motivaba solo el deseo de aprender e integrarse a una forma de vida, tan distante a todo lo conocido antes del ferrocarril. Por ejemplo, en el área de trenistas empezaban como "colillas"; en las terminales su función consistía en subir y bajar los elementos que necesitaba en el camino la tripulación, como encarriladeras, pernos, y demás herramienta y, los artículos personales de la tripulación a los cabuses.

El Caboose es un vagón de cola en los trenes de carga y mixtos, ahí tenía su dormitorio y sanitario la tripulación, almacenaban herramientas para algún accidente en camino, el conductor tenía su pequeña oficina, y su mirador en la parte superior para vigilar la correcta marcha del convoy. También se realizaban los pagos del personal.

Alrededor de los talleres de reparación se acercaban jovencitos que picados por la curiosidad y la necesidad, se acomedían a ayudar pasando herramientas realizando labores de limpieza y paulatinamente se iban integrando a la base trabajadora supliendo momentáneas faltas del personal.



Ilustración 26. En los tramos de la vía cada sección era supervisada, reparada y sometida a mantenimiento constante por las cuadrillas de trabajadores. Se ocupaban de la vía, puentes, alcantarillas, terraplenes. Hombres que con su vestimenta reflejaban el origen forjado en el campo, no era indumentaria obrera, es la ropa de labor sencilla, el entorno laboral, las vías, andén y el campo, al fondo los postes telegráficos que acompañaban el funcionamiento del ferrocarril. Huitzo, Oaxaca (Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur recuperado por la autora, noviembre 2012).



Ilustración 27. Grupo de trabajadores en el patio de la estación de Oaxaca. La fabricación de la estructura de la vía primero; y luego su mantenimiento, necesitaba de la mano de obra que mantuviera los durmientes sobre el balastro, los rieles fijos con clavos y planchetas y mantuvieran el patio con el peine de vías en buen estado (Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur. Recuperado por la autora, noviembre 2012).

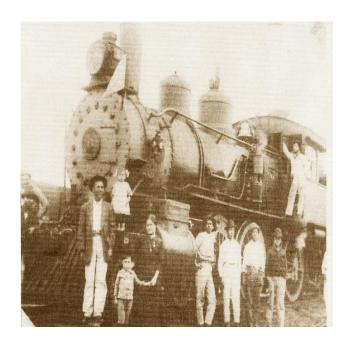


Ilustración 28. Las primeras máquinas de vapor requería de personal para maniobrar el equipo rodante: conductores, maquinistas, fogoneros, veladores de máquinas, garroteros y 'pasa carbón' o 'pasa leña' (Ortega-Mata, M. A.-MAO, Recuperado por la autora, noviembre, 2012. Archivo, Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur).

7

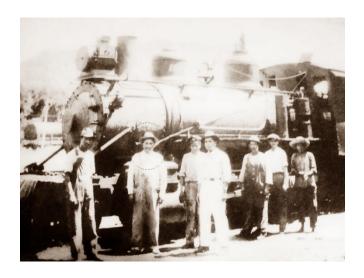


Ilustración 29. Personal posando en la máquina de tracción de vapor 279, este equipo se construyó en 1921 y prestó servicio en la ruta del Ferrocarril Interoceánico, es probable que se usara en Oaxaca por ser parte del equipo empleado hasta su agotamiento en las rutas de vía angosta (Familia Gopar Sánchez, Recuperado por la autora, noviembre 2012. Colección particular).

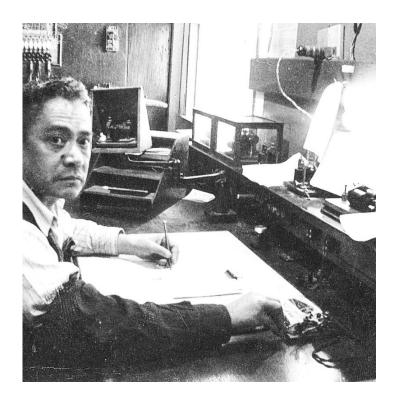
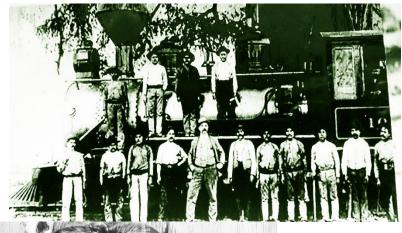


Ilustración. 30. En la oficina se realizaba la papelería para el control de información de pasajeros y carga en la línea. Para la comunicación y llevar un control seguro y eficiente el empleo del telégrafo fue indispensable. En la imagen *Sr. Rodolfo Cortés Pacheco, telegrafista (1952)* (Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur. Recuperado por la autora, noviembre 2012).



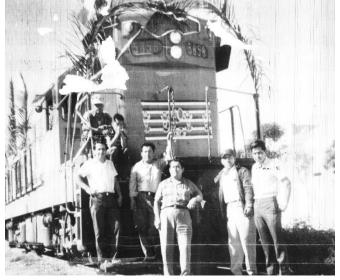


Ilustración .31. De las primeras máquinas de vapor en la Sub-división Puebla-Oaxaca. El desarrollo económico se impulsó con el esfuerzo del gobierno, inversionistas y obreros. En las imágenes el contraste es evidente, la pose, vestimenta y actitud reflejan la inserción de la era del ferrocarril. Los iniciados en el trabajo fueron los miles de campesinos que cambiaron las herramientas de labranza por las relacionadas con el ferrocarril (Ortega-Mata, M. A.-MAO versión noviembre, 2012, México: Archivo, Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur. Recuperado por GGLG, noviembre 2012).

En la rama de oficinas y electricidad, y telégrafos, a los aspirantes se les llamaba chicharos, y seguían la misma tónica para irse integrando y adquiriendo conocimientos tanto en la ciencia de manejar una máquina de escribir, aprender el alfabeto morse y si era necesario, barrer y cargar bultos.

En los demás departamentos era similar el asunto para el ingreso del personal nuevo, la empresa no gastaba en capacitar a nadie. A partir de 1949, se crea Instituto de Capacitación el Ferrocarrilera, institución que daba la capacitación final al futuro trabajador, quien debía de llevar conocimientos avanzados que en forma autodidacta había adquirido en los centros de trabajo. Daban una capacitación relativa, en los posteriores años de servicio se implementó la visita de personal habilitado que se trasladaba a Oaxaca a examinar a los conductores, el instructor de transporte era ya mexicano.

En el telégrafo se quedaron las normas americanas, venia el tren y se le pedía vía libre en inglés: "clear" y contestaban: "ok"; "To" (para), ¿quién va a hacer?; ya está llegando el tren (contestación answer); precaución (slow), cuando debía ir despacio o bajar aceleración y velocidad el telégrafo, recién experimentada la influencia extranjera, a veces no sabían que significaba el código establecido en la comunicación, pero se asumía como parte de un lenguaje prestablecido. En los talleres ocurría una situación similar, en muchas ocasiones, generacional ya que el padre disponía que su hijo le acompañara para que fuera aprendiendo, la edad suficiente fue de 18 años, que era cuando se concluía el servicio nacional y como educación elemental se exigía la educación primaria.



Ilustración 32. Los empleados del Mexicano de Sur que fueron ascendiendo en el escalafón en las diferentes áreas, influían en el ánimo de sus descendientes para ingresar al ferrocarril. En *la estación de las Sedas*, el Jefe de Estación, Sr. Miguel Ortega Lobato (Ortega-Mata, M. A.-MAO. Recuperado por la autora, noviembre, 2012).

Los ascensos se daban a base de ir adquiriendo conocimientos en forma voluntaria, lo que provocaba su ascenso en el escalafón.

El grueso del personal ingresaba en el departamento de vía, y de ahí, de acuerdo a sus aptitudes iban escalando hasta llegar a trenistas que era lo más apetecido, culminando como oficiales de la empresa.

Los trenistas se caracterizaron por ocupar los puestos directivos en ferrocarriles, tanto sindical como empresarialmente.

El ferrocarrilero tenía un estatus especial dentro de la sociedad, lo marcó el tener servicio médico particular, cobrar quincenalmente y al cumplir 30 años de servicio aspirar a una jubilación. En caso de accidente laboral y por el riesgo de trabajo cobraban indemnización y pensión. Garantía de logros laborales producto de la organización sindical.



Ilustración 33. La estrecha relación y la formación de la descendencia en el ambiente laboral generaban una sucesión de conocimientos y experiencias de padres a hijos, o entre familiares; así, tíos, primos formaban parte de la empresa. En la imagen el niño Miguel Ángel Ortega Mata, en la Estación de las Sedas, años después se desempeñó desde las bases hasta llegar a ser jefe de estación, hoy jubilado (Colección particular MAO, noviembre 2012).

Siempre se manejó la hoja de servicios, la oficina de personal en la ciudad de México llevaba el control de méritos y deméritos en los que se señalaban las jornadas y tiempos de empleo y determinaban los ascensos.

En general, en lo que concierne a la experiencia del Mexicano del Sur, los extranjeros monopolizaron las tareas mejor pagadas, hasta que la capacidad de los mexicanos sustituyó esas posiciones, el proceso surge de las condiciones logradas con el dominio y aprendizaje del personal mexicano dentro de la empresa, adquirieron destrezas, habilidades, en cada área en función de las características laborales que cumplían.

Con los cambios sociales de la revolución los extranjeros fueron reemplazados; integrados los ferrocarriles en una sola compañía, bajo la dirección del Gobierno de México, el proyecto de desarrollo se

enfocó para dar paso a un aprendizaje en las escuelas que fueron surgiendo por parte del mismo gobierno o de las uniones y las instrucciones de Ferronales, N de M y FNM.

empresa paraestatal cerró operaciones La definitivamente en el transcurso de 1999, en Oaxaca operaron hasta el mes de mayo de 2004 por un arreglo de la compañía "FERROSUR", Ferrocarriles del Sur; operando por encargo el tren de pasajeros que corría entre Oaxaca y Cuicatlán, pues de acuerdo al artículo 43 de la Ley reglamentaria, se suspendió toda actividad. A lo largo de la historia tomó diferentes siglas, FMS, Ferrocarril Mexicano del Sur, FERRONALES (Ferrocarriles Nacionales), N de M (Nacionales de México) y la frase: Unir-Servir; hasta los años 80 y FNM (Ferrocarriles Nacionales de México) después de los 90 hasta su desaparición.

ARCHIVOS CONSULTADOS

- o Archivo General de la Nación (AGN).
- o Archivo General del Estado de Oaxaca (AGEO).
- o Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Puebla (CEDIF).

ABREVIATURAS

- o Ferrocarriles Nacionales de México FNM.
- o MAO: Miguel Ángel Ortega Mata, jubilado y pensionado de FNM.

Centro de Documentación e Investigación
 Ferroviarias (CEDIF) . Secretaría de
 Cultura/Centro Nacional para la Preservación del
 Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Puebla.

FACILIDADES

- o "Amigos del Ferrocarril Mexicano del Sur", Oaxaca.
- Familia Guzmán Saavedra. Archivo fotográfico:
 Colección Saavedra.
- o Fundación Cultural Bustamante Vasconcelos.

BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de la Nación-AGN, (1861).
 Volumen 2, exp. 1, f. 176, Decreto de Juárez a Escandón, Tomo 27, Bis., E. 1.
- Archivo General de la Nación-AGN, (1865).
 Documentos relativos al ferrocarril de la capital de Veracruz que remite el emperador al Secretario de Fomento, Tomo 8, Bis, E.127.
- Archivo General de la Nación-AGN, (1865)
 Sobre concesión otorgada a Escandón, Tomo 8., Bis.,
 E.128, Diario del Imperio, p. 93.
- Archivo General de la Nación-AGN. (1886).
 Contrato del 1º de abril de 1886. Firma el Presidente de la República, Porfirio Díaz. Archivo histórico clasificación 82/153-1. 1886.
- Archivo General del Estado de Oaxaca-AGEO
 (1886). Solicitud para integrar una Asociación científico
 internacional para favorecer los progresos técnicos de los
 ferrocarriles en reuniones de congresos, conferencias,

- publicaciones u otro medio. Facilitando la administración de los ferrocarriles. Fondo Gobernación, Sección: Gobierno Federal, Serie: Secretaría de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, Legajo 1, Año 1886, FF. II, folio 4
- O Archivo General de la Nación-AGN (1891). Ferrocarril de Tehuacan a Oaxaca: contrato celebrado entre el C. General Carlos Pacheco Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión y el c. General Luis Mier y Terán, gobernador constitucional del Estado de Oaxaca. Archivo histórico clasificación 153/-1, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarril Mexicano del Sur, 1891, Folio 1.
- Archivo General de la Nación-AGN. (1891).
 Informe del encargado de negocios de México en Londres.
 Archivo histórico clasificación 82/26-1. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Folio 5.
- o Archivo General de la Nación-AGN (1891). Mapa con la conexión de la ciudad de México a Puebla,

- Tehuacán, Tecomavaca hasta Oaxaca. Archivo histórico clasificación 82/26-1, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Informe del encargado de negocios de México en Londres., 1891, Folio 3.
- Archivo General de la Nación-AGN (1894).
 Imagen de contrato. Archivo histórico clasificación 82/59/-1, Exp. N.43, Acuerdos y Decretos presidenciales, Año 1894, Folio 2.
- Archivo General de la Nación-AGN, (1896)
 Obelisco en la calzada Porfirio Díaz trazada en 1896.
 Archivo fotográfico.
- Archivo General de la Nación-AGN, (1908).
 Colección Fotográfica de Propiedad Artística y Literaria,
 F. L. Clarke, Personajes, foto 6.
- Archivo General de la Nación-AGN. (recuperado por GGLG, 2011) Servicio de tranvía de mulitas, transportaba a los ciudadanos por diferentes puntos de la ciudad. Archivo fotográfico.

- Baz, G. & Gallo, E. (1874). Historia del ferrocarril
 Mexicano. México: Editorial Cosmos.
- o Bernal, I. (1998). Apuntes para la historia de la infraestructura en México. México: BANOBRAS.
- CEDIF Puebla (1909) Mapa del Ferrocarril Mexicano del Sur en la etapa de ampliación de los Ferrocarriles del Valle. Puebla, agosto 30 de 1909.
- O CEDIF Puebla (Recuperado el 02 de mayo del 2011) Mapa del estado de Oaxaca, con las conexiones de sistemas de comunicación hacia 1937. Archivo de Planos. Dep. C. de vía-FFCCN de M. 1937. Fondo de Edificios, Planoteca.
- O CEDIF Puebla (2011) Plano para la propuesta de la extensión de la línea del Ferrocarril Mexicano del Sur hasta Ejutla. Recuperado el 02 de mayo del 2011 del Archivo de Planos. Fondo de Edificios.
- O CEDIF Puebla (Recuperado el 02 de mayo del 2011) Trazo de la nueva colonia a la que se llegaba por el F.C. a Sn. Felipe del agua y, ubicación de la colonia Díaz Ordaz. De Archivo de Planos. Fondo de Edificios.

- Chassen, R. (1936). Oaxaca, del porfiriato a la revolución, 1902-1911. Tesis Doctoral. México: UNAM.
- Contreras, C. (2013). La gran Ilusión Urbana, Modernidad y saneamiento en la ciudad de Puebla durante el porfiriato (1880-1910). México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Ejecutivo de la Unión Gral. Porfirio Díaz (1886).
 Contrato, Ferrocarril de Tehuacán a Oaxaca, México.
 México.
- Familia Gopar Sánchez (Recuperado por GGLG, noviembre 2012). Personal posando en la máquina de tracción de vapor 279,. México: Colección particular.
- Familia Guzmán Saavedra (s/f). Cadena montañosa de la Sierra Madre del Sur y las cañadas. Archivo: Colección Saavedra
- Familia Guzmán Saavedra (s/f). Medio de transporte en los caminos de herradura. Archivo: Colección Saavedra.
- o Familia Guzmán Saavedra (1890). Equipo de

- reconocimiento para el trazado de la vía. Archivo: Colección Saavedra.
- Familia Guzmán Saavedra (1890). Recorrido de la ruta para el Ferrocarril Mexicano del Sur. Archivo: Colección Saavedra.
- Familia Guzmán Saavedra (1890). Trabajadores camino de Dominguillo. Archivo: Colección Saavedra.
- Familia Guzmán Saavedra (1890). Túnel de Venado.
 Archivo: Colección Saavedra.
- Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1930),
 Horario. Impresión donde se tiene la autorización para el movimiento de los trenes regulares sujetos al reglamento.
 México: FNM.
- Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1930).
 Reglamento de transportes. México: FNM.
- Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1993),
 Grafica del Distrito de Ignacio Mejía. En territorio oaxaqueño la Estación de San Antonio km. (E-196)
 FNM, Horario Núm.5,1993;6. México: FNM.

- Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1993),
 Grafica del Distrito de Parián. Este distrito abarca de Tomellin en el km. E-258 hasta la Estación de Oaxaca en el km. E-367. FNM, Horario Núm. 5,1993;5.
 México: FNM.
- Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1976).
 Reglamento de Transportes. México: FNM.
- Ferrocarriles Nacionales de México-FNM, (1996).
 México: FNM.
- Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur . Grupo de trabajadores en el patio de la estación de Oaxaca. México: Archivo, Fondo fotográfico Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.
- Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur. Sr. Rodolfo Cortés Pacheco, telegrafista (1952) México: Archivo, Fondo fotográfico Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.

- O Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur. Tramos de la vía supervisada, reparada y sometida a mantenimiento, Huitzo, Oaxaca. México: Archivo, Fondo fotográfico Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (9 de enero 1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Tomo X. No 3.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (20 de febrero de 1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Tomo X. No. 15, p. 1.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (21 de mayo, 1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Tomo X. No. 41, p. 3.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (15 junio 1890).
 Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca.
 Tomo XI. No. 48, p. 1.
- o Gobierno del Estado de Oaxaca (6 de octubre 1890) Periódico Oficial del Gobierno del Estado de

- Oaxaca, Tomo XII. No. 80, p. 3.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (6 de octubre 1890) Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Tomo XII. No. 81, p. 2.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (octubre 1890).
 Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca.
 Tomo X. No. 83, Tomado del periódico el Heraldo, p. 1.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (1890). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca, Tomo X, 1, No. 98, p. 1.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (24 de octubre 1892). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca, Tomo XII, No. 86, p. 3.
- Gobierno del Estado de Oaxaca (17 noviembre, 1892). Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Oaxaca. Tomo XII. No. 92, p. 2.
- González, F.(1971). Historia de las obras Públicas en México. México: Secretaría de Obras Públicas.
- o Guajardo, G. (2010). Trabajo y Tecnología en los

- ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950. México: El Centauro.
- Jáuregui, L. (2004) Historia económica de México, los transportes, siglos XVI al XX. México: Océano
- José, G. (1994). Los Ferrocarriles y el General Manuel
 González. Necesidad, Negocios y Política. México:
 Universidad Iberoamericana.
- Kuntz, S. y Riguzzi, P.(1996). Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950) del surgimiento tardío al decaimiento precoz. México: FNM.
- Lira, C.(2008). Oaxaca rumbo a la modernidad, 1790-1910. Arquitectura y sociedad. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- López, D. (2007) Oaxaca. En Doesburg,
 S.(coordinador), 475 años de la fundación de
 OAXACA,II. Siglos XIX y XX (pp. 97,179).
 México: Ayuntamiento de la ciudad de Oaxaca
- Martínez, H., & Ruiz, F. (2007). La Ciudad de Oaxaca, de la independencia a los inicios del periodo posrevolucionario. En

- Doesburg, S. (coordinador), 475 años de la fundación de OAXACA, II. Siglos XIX y XX (pp. 7-96). México: Ayuntamiento de la ciudad de Oaxaca.
- Ortega-Mata, M. (2011) Jefe de Estación FF.CC.N.
 de M. Jubilado. Entrevista personal.
- Ortega-Mata, M.-MAO (2012). De las primeras máquinas de vapor en la Sub-división Puebla-Oaxaca. México: Archivo, Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.
- Ortega-Mata, M.-MAO (2012). Estación de las Sedas. México: Archivo, Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.
- Ortega-Mata, M.-MAO (2012). Niño Miguel Ángel
 Ortega Mata, en la Estación de las Sedas. México:
 Archivo, Fondo fotográfico de la asociación:
 Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.
- o Ortega-Mata, M.-MAO (2012). Primeras máquinas de vapor y personal para maniobrar el equipo rodante,

- Oaxaca. México: Archivo, Fondo fotográfico de la asociación: Amigos del Ferrocarril mexicano del Sur.
- Ortega-Mata (2014) Jefe de Estación FF.CC.N. de
 M. Jubilado. Entrevista personal.
- Overmyer M. (2010). Visiones de la Ciudad Esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca Porfiriana. México: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, H. Congreso del Estado de Oaxaca, Carteles Editores.
- Ramírez, M. (2002). Tren turístico Ruta Oaxaca-Cuicatlán. Tesis de Licenciatura. Oaxaca: Facultad de Contaduría y Administración, UABJO.
- o Ramos, M. y Sánchez, M. (1999). "Antecedentes históricos del colegio de ingenieros". En: México en el tiempo. 5, (30). Mayo-junio. pp. 32-45.
- O Romero, M. (1881). Informe de Matías Romero al Gobernador de Oaxaca, Respecto de la Compañía que organizó para construir el Ferrocarril de Oaxaca, y del traspaso que le hizo de la concesión, de 25 de agosto de

- 1880. México: Filomeno Mata Impresor.
- Saavedra, A. (1990). ¡Vámonos!... Crónicas ferrocarrileras. Oaxaca. Oaxaca: Carteles editores.
- Schlarman, H. (1958). México, Tierra de Volcanes.
 México: Porrúa.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (1902). Ferrocarril Mexicano del Sur, Acuerdos y Decretos presidenciales, 1902. Folio 110. México.
- Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas,
 (1952). Séptimo Congreso Panamericano de Ferrocarriles,
 10 a 20 de octubre de 1950, Memorias. Tomo II.
 México: Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
- O Vargas, R. (1998). Afirmación del Nacionalismo y la Modernidad. En: Historia de la Arquitectura y el Urbanismo Mexicanos. Volumen III. México: UNAM, Facultad de Arquitectura, División de estudios de Posgrado.
- Velasco, J. (versión abril 2015). Valle de Oaxaca.
 Poster conmemorativo del 483 aniversario de la fundación

- como ciudad de Oaxaca. Municipio de Oaxaca de Juárez.
- Vía Ancha México Oaxaca, el antiguo Ferrocarril
 Mexicano del Sur.

MEMORIAS DE CONGRESOS

O Séptimo Congreso Panamericano de Ferrocarriles, 10 a 20 de octubre de 1950, Memoria, Tomo II, Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1952.

SOBRE LA AUTORA

Gloria Guadalupe Lambarria Gopar (Oaxaca de Juárez, México.1963) Trabaja en la Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca como Profesor Investigador de Tiempo Completo (PTC). Licenciada en arquitectura por la Universidad Regional del Sureste (1991). Maestra en Arquitectura en el área de restauración en la Universidad Autónoma "Benito Juárez" de Oaxaca en la Facultad de Arquitectura 5 de mayo (2003). Doctora en protección del patrimonio histórico y artístico:

dimensiones científicas, en la Universidad de Jaén, España (2016). Realiza trabajo docente, desarrollo profesional y trabajo de investigación enfocado al ámbito de la arquitectura y el patrimonio cultural. Desarrolló la tesis doctoral con el tema "Patrimonio ferroviario del Ferrocarril mexicano del Sur en Oaxaca", obteniendo la mención "Cum Laude". Los años de investigación la adentraron en el reconocimiento del patrimonio industrial para descubrir la gran riqueza que tuvo el Estado de Oaxaca con la introducción del Ferrocarril.



CAMINO DE HIERRO. El Mexicano del Sur en Oaxaca, es una emotiva reseña histórica de la línea del ferrocarril en el estado de Oaxaca. Para la Dra. Gloria Guadalupe Lambarria Gopar, autora de este trascendente documento histórico, el libro es un modesto tributo, para todos los que con un esfuerzo sin precedente, en el periodo decimonónico tuvieron la osadía de proponer un sistema de transporte vanguardista a través de las cordilleras que dan una característica especial a este Estado de la República. Con una narrativa objetiva la Dra. Lambarria explica de manera precisa el contexto que facilitó la construcción de este sistema ferroviario, así como su efecto en la vida e imagen de las ciudades, nos presenta un recuento de los actores involucrados y un estimulante recorrido visual de la época.

Gloria Guadalupe Lambarria Gopar, es Profesora Investigadora en la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca, actualmente realiza su trabajo docente, desarrollo profesional y trabajo de investigación enfocado al ámbito de la arquitectura y el patrimonio cultural, es Doctora en Protección del Patrimonio Histórico y Artístico por la Universidad de Jaén, España.



