

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE FILOSOFIA Y LETRAS

ÁREA DE HISTORIA

**“El Ferrocarril San Bartolo-Rioverde. San
Luis Potosí: 1882-1902”**

T E S I N A

**PARA OBTENER EL TITULO
DE LICENCIADO EN HISTORIA**

QUE PRESENTA:

Miguel Angel Solis Esquivel

ASESOR:

Doctor Federico Lazarin Miranda

INDICE

AGRADECIMIENTOS.....	3
INTRODUCCIÓN.....	4
1. Los ferrocarriles en México.....	12
1.1 Los primeros caminos de hierro en el país.....	11
1.2 Capital norteamericano en los ferrocarriles.....	16
1.3 El estado de San Luis Potosí.....	19
1.4 El ferrocarril a Tampico.....	22
2. Rioverde en la ruta a Tampico.....	26
apuntes sobre la geografía y la división territorial de Rioverde S. L. P.....	26
El camino de hierro a Tampico.....	29
Rioverde en pos del ferrocarril.....	31
El fracaso del proyecto rioverdense.....	38
3. El ramal San Bartolo Rioverde.....	45
3.1 Otros proyectos ferroviarios para Rioverde.....	46
3.2 Nuevas negociaciones con el Central Mexicano.....	52
3.3 Terrenos para el ramal.....	58
3.4 Construyendo el progreso.....	68
4 La cuestión de la madera.....	77
4.1 Características generales de la construcción de un camino de hierro.....	78
4.2 Madera y ferrocarriles.....	83
4.3 Procedencia de la madera para el ramal San Bartolo-Rioverde.....	86
4.4 El negocio de los durmientes.....	91
Consideraciones finales.....	98
Fuentes consultadas.....	101

AGRADECIMIENTOS

El presente trabajo se efectuó dentro del proyecto *Cambios y Continuidades en las Estructuras Agrarias de San Luís Potosí, 1856-1936: Agua y tierra* auspiciado por el CONACYT que facilitó la ayuda económica para los trabajos de archivo y rastreo de bibliografía en el Estado de San Luís Potosí. Así mismo quisiera externar mi agradecimiento a mi asesora la Maestra Luz Carregha Lamadrid por su paciencia y por el apoyo que me brindó a lo largo de la investigación. El doctor Antonio Escobar Ohmstede responsable del proyecto de la misma forma me brindó su apoyo y acertados comentarios por lo que a él también le expreso mi agradecimiento y en general quisiera externar mi agradecimiento a todos los miembros participantes del proyecto *Cambios y Continuidades* quienes en diferentes etapas de la investigación de alguna forma me prestaron su valiosa ayuda.

Por otra parte este trabajo es la conclusión de los estudios de licenciatura efectuados en la Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa. A lo largo de los años de estudio los diferentes profesores de la licenciatura en historia colaboraron en mi formación por lo que externo a ellos mi agradecimiento y reconocimiento a su labor docente.

Finalmente y no menos importante es el agradecimiento que expreso a mi familia por su apoyo moral y material; de igual forma expresé mi agradecimiento a la familia López Hernández y al Maestro Norberto López Ponce quienes a lo largo de los últimos años me brindaron su apoyo y amistad.

Introducción

**Hay quienes cruzan por el bosque
y solo ven leña para el fuego.
León Tolstoi**

Durante el porfiriato (1876-1911) se construyó en México una vasta red ferroviaria que llegó a tener una longitud cercana a los 20 000 kilómetros. En esos años el país alcanzó un notorio desarrollo que se debió a factores económicos, políticos, sociales y culturales. Sin duda alguna uno de los emblemas del auge material fue el ferrocarril, cuya figura ha despertado el interés de numerosos investigadores nacionales y extranjeros.¹

Modernizar al país no fue una idea surgida durante el porfiriato, las elites liberales mexicanas lo buscaron durante todo el siglo XIX, el origen de ese deseo modernizador se puede rastrear en el periodo colonial con las reformas borbónicas. La modernización no se refería únicamente a aspectos de índole económica, también se quisieron modificar las normas políticas, sociales y culturales de distintos sectores de la sociedad mexicana que se consideraban atrasados para encauzarlos hacia los modelos liberales occidentales de boga en la época.

¹ Entre ellos los trabajos de Gustavo Baz, *Historia del ferrocarril Mexicanos*; Arturo Grunstein, *Estado y ferrocarriles en México y Estados Unidos, 1890 1911*; Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*; David Pletcher M., "México, campo de investigaciones norteamericanas: 1867-1890"; Paolo Riguzzi, "Inversión extranjera e interés nacional en los Ferrocarriles Mexicanos: 1880-1914."

Producto de esta búsqueda fueron las diferentes leyes de colonización, así como las de desamortización de bienes eclesiásticos y comunales promulgadas antes del arribo del grupo tuxtepecano al poder, mismas que retomó el nuevo régimen encabezado por Porfirio Díaz:

[...] la reforma fue un movimiento político y moral que se propuso transformar a México en una sociedad regida por el estado laico y los principios del mercado libre. Para lograrlo tuvo que enfrentarse, simultáneamente, a los tres grandes poderes que la colonia heredó al siglo XIX: la iglesia, la hacienda y la comunidad campesina. Obras de un pasado común, inmunes a las tentaciones del progreso y de la industria, su sobrevivencia se erguía como el testimonio de una frustración nacional: no sólo habían logrado detener el libre desarrollo del trabajo y el capital, sino que habían hecho del naciente Estado un sinónimo de la endemia [...] los ciento diez legisladores que aprobaron la desamortización de los bienes de la iglesia. [...] Encarnan, sin duda, al espíritu que quiso colocar a México, una vez más ante el umbral de occidente [...] sus aspiraciones, alentadas por las revoluciones de 1848, no fueron menores que las de la Primera República Francesa o la Constitución Norteamericana. Con ellas compartieron las esperanzas del progreso y el culto al individuo; como ellas, adoptaron la cultura, los derechos y las obsesiones incubadas por la ilustración. [...].²

El ferrocarril representó solo una de las vertientes de esa modernidad anhelada. En la actualidad, en México el estudio de ese medio de transporte se hace desde diferentes enfoques. Para los investigadores interesados por las cuestiones económicas³ posee un atractivo innato, por lo que durante buena parte del siglo XX se prestó especial atención a los factores económicos.

² Ilán Semo "Tierra de nadie", en: Semo Enrique (coordinador), *Historia de la cuestión agraria mexicana. Vol. 2 La tierra y el poder 1800 – 1910*, pp. 290-291

³ Por ejemplo: John Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles durante el porfiriato*. Los trabajos de Sandra Kuntz sobre el Ferrocarril Central Mexicano son referencias básicas para la historia empresarial y económica de los ferrocarriles en México, así mismo los de Paolo Riguzzi una fuente rica en información para el investigador interesado en la ingerencia de los capitales extranjeros en México y América latina.

Recientemente, los estudios de índole económica han puesto en tela de juicio nociones que se tomaban como ciertas acerca de los ferrocarriles durante el porfiriato. La cuestión del mercado interno es una de ellas. Se llegó a afirmar en décadas anteriores que las vías férreas únicamente habían vinculado a la economía nacional con el extranjero, sin beneficiar el mercado interno.⁴ Si bien hoy en día esta tajante afirmación ha sido flexibilizada⁵, sabemos que efectivamente los caminos de hierro no produjeron los mismos resultados en todas partes y que existieron ciudades o poblaciones que no experimentaron un auge por su puesta en marcha, mientras para otras resultó el vehículo de la expansión económica y social, por ejemplo los casos de Torreón, Coahuila o la población de Cárdenas en el estado de San Luis Potosí.⁶

El tema también ha interesado a investigadores de cuestiones sociales, políticas, culturales, etc. Contamos con estudios que se ocupan de conflictos laborales, políticos, cuestiones artísticas, anecdóticas, etc.,⁷ que muestran que el ferrocarril mas allá de su importancia como medio de transporte fue también un fenómeno social y cultural que indudablemente influyó en parte de la vida y los problemas de la sociedad mexicana de fines del siglo XIX.

⁴ Coatsworth John, *El impacto económico de los ferrocarriles*, 1984. pp 113-114.

⁵ Sobre este asunto véase el trabajo de Sandra Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril Central Mexicano, 1880 -1990, 1995.*

⁶ Tanto en Torreón, Coah., como en Cárdenas, S.L.P., a partir de la llegada del ferrocarril se dio un importante crecimiento de la población e industria. Resalta el caso de Torreón porque se convirtió en una de las zonas de producción de algodón más importantes del país.

⁷ Podemos citar los siguientes: Luz Carregha Lamadrid y Begoña Garay López, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: Línea México – Laredo (ferrocarril Nacional Mexicano)*, San Luis Potosí, FONCA – El Colegio de San Luis, 1999. Antonio Avita Hernández, *Llanos franqueados y sierras aisladas: Historia de los ferrocarriles en el estado de Durango*, CONACYT, México, 2002. Ingrid Ebergenyi Magaloni, *Primera aproximación al estudio del sindicalismo ferrocarriles en México 1917-1936*, INAH, Dirección de Estudios Históricos, México, 1986.

La red ferroviaria nacional construida durante el porfiriato tuvo como bases de su expansión las líneas que conectaron a México con los Estados Unidos de Norteamérica. Dos de ellas fueron la México-Paso del Norte (hoy ciudad Juárez) del Ferrocarril Central Mexicano y la México-Laredo del Ferrocarril Nacional Mexicano. Ambas fueron construidas por empresas norteamericanas después de obtener las concesiones necesarias expedidas en 1880 por el titular del Ejecutivo federal, Porfirio Díaz.

De estas vías férreas se desprendieron ramales y líneas secundarias que cubrieron amplias zonas del país, una de las cuales fue el ramal Aguascalientes-San Luis-Tampico que se desprendió de la línea México-Paso del Norte. La vía partía de la estación Chicalote, Aguascalientes, rumbo a la capital potosina y de ahí seguía al puerto de Tampico, cruzando por la actual Región Media del estado y la Huasteca potosinas.

Dicho ramal, a lo largo de su recorrido cruzó diferentes entidades y poblaciones, una de ellas fue Rioverde, cabecera del partido del mismo nombre. La ciudad de Rioverde se encontraba ubicada en la mencionada Región Media, y su preponderancia económica y política durante el porfiriato fue notable debido a que en el territorio del partido se ubicaron importantes haciendas que pertenecieron a connotadas familias potosinas. Sin embargo, el ferrocarril no tocó esa importante población, con lo cual quedaron fuera del proyecto las haciendas del oriente de la entidad, por ser precisamente esa zona la que se excluyó del itinerario del ferrocarril San Luis-Tampico

inaugurado en 1890. Sería hasta el año de 1902, cuando finalmente se inauguraría el ramal San-Bartolo Rioverde, que esta última población quedaría enlazada con el ferrocarril San Luis-Tampico.

¿Cuales fueron las causas que llevaron a la exclusión de la cabecera del partido de Rioverde del proyecto ferroviario San Luis Tampico? Esta es una de las interrogantes que busca responder el trabajo. Para entender el por que de la exclusión de la cabecera del partido se hace necesario conocer la forma en que una corporación como lo fue el partido de Rioverde, llevó a cabo negociaciones de manera directa con la empresa del Ferrocarril Central Mexicano. Con ese fin se analizan los mecanismos y negociaciones entre la Compañía del Ferrocarril Central y las autoridades rioverdenses a partir de 1892.

Para reconstruir el contexto en el que se dieron esas negociaciones y las causas de la exclusión de Rioverde del proyecto ferroviario a Tampico, se ha recurrido a diversos archivos de donde se extrajo la información pertinente. Principalmente se consultaron los acervos documentales del Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí y el Archivo Histórico Municipal de Rioverde.

Respecto a la periodización, este estudio parte del año de 1880, fecha en la que se iniciaron las negociaciones para el tendido de la vía San Luis-Tampico y termina en 1902, año en que se inaugura el ramal San Bartolo-Rioverde. Se trata de poco más de veinte años en los que se dieron diversas

propuestas y negociaciones que buscaban el establecimiento de un ferrocarril en esa última población.

Otro asunto que interesa analizar aquí es el que se refiere a los requerimientos materiales para la construcción de los ferrocarriles y sus posibles repercusiones en el entorno natural. Con ese fin la atención se centra específicamente en los durmientes. Estas traviesas consistían en un madero que se colocaba debajo del riel y servían para sujetar al mismo. Partiendo del concepto de eslabonamiento hacia atrás empleado por John Coatsworth,⁸ se ha querido determinar si la construcción del ramal San Bartolo-Rioverde impulsó esta industria no manufacturera en la región rioverdense y determinar ¿quienes y de que forma surtieron de durmientes al ramal?

Aquí se parte de la hipótesis de que la construcción del ramal si incentivó la industria de extracción de durmientes conllevando con ello un impulso económico que benefició a aquellos propietarios que repentinamente encontraron que sus propiedades que contenían madera eran de enorme valor.

⁸ “[...] Los eslabonamientos en el sentido económico de la palabra son relaciones entre unidades de producción. Un eslabonamiento hacia delante existe, por ejemplo, cuando los ferrocarriles proporcionan un insumo necesario (transporte) a otras unidades económicas. Un eslabonamiento hacia atrás existe cuando los ferrocarriles utilizan los productos de otras industrias (acero, hierro, ingeniería, carbón, maquinaria, agua, madera, etcétera), para producir transporte [...] Las estimaciones de los ahorros sociales directos no miden, sin embargo, los eslabonamientos hacia atrás. Se requiere un análisis separado para determinar si los ferrocarriles causaron indirectamente un incremento adicional en el ingreso nacional, al aumentar la demanda de los productos de otras industrias. Los economistas normalmente distinguen los ahorros sociales directos debidos a los eslabonamientos hacia delante de los ferrocarriles, de los ahorros sociales indirectos, debidos a los eslabonamientos hacia atrás. En términos de valor los ahorros sociales indirectos son iguales al incremento en el producto de otros sectores debido al incremento en la demanda de sus productos por parte de los ferrocarriles. Los economistas otorgan especial importancia a los eslabonamientos hacia atrás de los ferrocarriles, los cuales estimulan el desarrollo de industrias modernas. Coatsworth, *op cit*, pp 18-19

El interés por estas cuestiones busca llenar un hueco en la historiografía de los ferrocarriles donde se percibe desconocimiento general. Al no tener datos mas o menos claros sobre los porcentajes de durmientes importados al país o de los procedencia nacional empleados en la construcción de la red ferroviaria, no es posible determinar si la introducción de una industria moderna como lo fue el ferrocarril resultó en una mayor explotación de los bosques mexicanos. Si esto ultimo ocurrió, las repercusiones derivadas de las transacciones económicas y del aumento de la deforestación debieron haber repercutido de alguna forma en aquellas poblaciones que se enfrentaron a este fenómeno.

Cabe mencionar que este trabajo no pretende establecer datos y cifras aplicables a escala nacional, pero si busca despertar el interés en la materia a partir de un caso específico como lo es el ramal San Bartolo-Rioverde. Como se dijo, la importancia del asunto radica en la enorme cantidad de madera requerida para la construcción de un ferrocarril, y en las implicaciones económicas y ambientales derivadas de la necesidad de contar con durmientes que afectaron indudablemente a las poblaciones de las cuales se extraían los mencionados durmientes, aunque estas repercusiones positivas o negativas están aun por estudiarse.

El trabajo se integra con cuatro capítulos. En el primero se hace referencia a los primeros ferrocarriles construidos en México y se explica la decisión del gobierno porfirista de permitir la inversión de capitales extranjeros

en la construcción de los caminos de hierro. Así mismo, se describe el estado potosino y se explican los proyectos ferroviarios que atravesaron su territorio.

En el segundo capítulo se describen las características físicas del partido de Rioverde y se explica el proyecto del ferrocarril a Tampico. Además, se analizan dos intentos fallidos de autoridades y hacendados rioverdenses para que la empresa del Ferrocarril Central Mexicano contemplara a esa población en el trazo del ramal Aguascalientes-San Luis-Tampico.

El tercer capítulo tiene como tema central las negociaciones que derivaron en la construcción del ramal San Bartolo-Rioverde. Con ese fin se analizan dos proyectos anteriores que contemplaron la cabecera del partido rioverdense, aunque la atención se centra en los acuerdos realizados entre el Ayuntamiento y el Central Mexicano en torno a las aportaciones que el municipio haría en dinero y terrenos para las obras.

Por su parte, el capítulo cuatro se enfoca al análisis de la extracción de madera, se analizan algunos contratos de compraventa de madera y se explican los procedimientos mediante los cuales se realizaban los cortes en las arboledas. El factor económico cobra en este capítulo mayor importancia por lo que se presentan estimaciones sobre los costos de la obra y finalmente se hace referencia al panorama nacional.

1. Los ferrocarriles en México

[...] ya vera usted el día que se haga un camino de fierro.
Pesado soltó una carcajada.
¡Que disparate, Don Manuel!
Ni todos los ingenieros del Mundo son capaces de hacer
un camino de fierro, ni todos los tesoros que encierra
Londres bastarían para sufragar el gasto.
Se necesitaría cortar montañas enteras y no se como,
conociendo usted mas que yo esta altísima sierra,
puede imaginar que se pueda hacer, ni aun pintado
un camino de fierro.
(Manuel Payno)⁹

La historia de los ferrocarriles en México es prácticamente tan larga como la vida misma de la nación mexicana, pues desde la década de 1830 se contemplaba ya la posibilidad de tender un camino de fierro de Veracruz a México. Como se sabe, Veracruz era el puerto de mayor importancia del país, lo que explica el interés en esa vía férrea. Sin embargo, fue hasta el gobierno porfirista cuando se tendió la mayor parte de rieles en el territorio nacional.

1.1 Los primeros caminos de hierro en el país

El señor Francisco Arriaga fue quien obtuvo la primera concesión otorgada por el gobierno nacional para construir un camino de fierro entre el puerto veracruzano y la capital del país. Dicha concesión le fue otorgada en 1837 por el Ejecutivo federal, sin embargo, de ella no resultó prácticamente ningún

⁹ Referencia al camino Puebla Veracruz de Maanuel Payno en: Payno Manuel, *Los bandidos de Río Frío*, México, Porrúa, 2003, p 371.

avance por lo que le fue retirada en 1842.¹⁰ En ese mismo año se otorgó una nueva a Manuel y Antonio Escandón, cuyo proyecto era similar al de Arriaga, aunque los intereses de la familia Escandón jugaron un papel decisivo en cuanto al trazo de la línea.

Dicha familia poseía importantes fábricas textiles que se encontraban justamente en una de las zonas mas accidentadas en el camino de Veracruz a México. A fin de enlazarlas con la vía férrea, los Escandón optaron por un trazo que resultaba mas complicado que el propuesto por Arrillaga, pues debía atravesar las cumbres de Maltrata. Aunque los trabajos avanzaron lenta y simultáneamente desde la ciudad de México y Veracruz, los conflictos internos del país y las guerras que asolaron al territorio nacional retrasaron la construcción, cuya primera parte logró terminarse en 1869, año en el que fue inaugurado el tramo entre México y Puebla.¹¹

Cabe mencionar que el tramo que venía de Veracruz avanzaba mas lentamente por requerirse mayores esfuerzos debido a la geografía. Sin embargo, a medida que avanzaban las obras se iban inaugurando pequeños trechos hasta que finalmente en 1873 se unió la vía en Maltrata.¹²

¹⁰ D'Estabau Gilberto, *Historia de las comunicaciones y los transportes en México: El Ferrocarril*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988, p. 29.

¹¹ *Ibidem*. p. 33.

¹² R. Calderon Francisco, "La republica Restaurada. Vida económica" en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México*, Editorial Hermes, México 1973, p. 657.

El ferrocarril México-Veracruz se convirtió en el primero en México. Con su construcción dio inicio la “fiebre ferrocarrilera” cuyo auge sobrevendría con el porfiriato y terminaría con él, ya que a lo largo ese periodo se construyó prácticamente toda la red ferroviaria del país.

Después de la inauguración de la línea Veracruz México y ya instalado el gobierno porfirista, el Ejecutivo federal decidió que la mejor forma de impulsar la construcción de ferrocarriles sería otorgando concesiones a los gobiernos de los estados de la federación.¹³ Como estos no contaban con los capitales suficientes para llevar a cabo las obras, se propuso que también se les otorgarían subvenciones. La idea era que con dichas concesiones y con el apoyo de la federación se motivara la inversión de capitales locales para lograr con el tiempo crear una red ferroviaria nacional surgida de la unión de los tramos construidos en cada estado de la república.

La primera concesión de este tipo fue otorgada en 1877 al gobierno de Guanajuato, que pretendía establecer un camino de fierro entre Celaya, Salamanca, Irapuato, Silao, Guanajuato y León. El plazo en el que la obra debía terminarse era de 4 años y el subsidio de \$8 000 por kilómetro construido.¹⁴ En ese mismo año el estado de Guanajuato traspasó los derechos que poseía a una empresa constituida por capitales locales que conformó con

¹³ Carregha Lamadrid Luz, Begoña Garay Lopez, Narvaez Berrones Jesus, Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el Estado de SLP., El Colegio de San Luis, México 2002, p. 14.

¹⁴ Puede verse el total de los subsidios pagados por los gobiernos mexicanos a las compañías ferroviarias en: Ortiz Hernán Sergio, *Los ferrocarriles de México: Una visión social y económica*. 1. *La luz de la locomotora*, Ferrocarriles Nacionales de México, 1974.

ese fin y así logró construir el tramo Celaya-León, antes de vender los derechos que poseía en 1880 a la compañía del Ferrocarril Central Mexicano.

No todas las concesiones que se otorgaron a los estados resultaron exitosas, y en términos generales la mayor parte de ellas resultaron infructuosas. Según indica Sandra Kuntz,¹⁵ para finales de 1878 veinte estados habían recibido 28 concesiones; sin embargo, de éstas únicamente 8 tuvieron éxito, aunque lograron acumular entre ellas solo 226.5 kilómetros de vía. De las 20 restantes 8 caducaron y fueron retiradas, mientras otras 12 si bien no caducaron tampoco consiguieron realizar las obras. Cuatro de estas últimas se traspasaron a empresas mexicanas, una a una compañía extranjera (la línea San Luis-Tampico) y siete quedaron en poder de los estados respectivos.¹⁶

La intención de Porfirio Díaz al otorgar concesiones a los estados fue que éstos junto con los empresarios locales construyeran las vías férreas en el país, no obstante, una vez que el fracaso de esta política se hizo evidente, el gobierno mexicano propició cada vez con mayor ímpetu la participación de la inversión extranjera en el ramo. Sin embargo, esto no significaba abandonar la política de otorgar concesiones a los gobiernos estatales, más bien se trataba de articular ambos esfuerzos y que el capital extranjero ayudara en aquellas obras que requirieran de fuertes inversiones en donde los capitales estatales resultaran insuficientes.¹⁷

¹⁵ Kuntz Ficker Sandra, Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano, 1880 – 1907, COLMEX, México, 1996, p. 21

¹⁶ *Ibidem.* p. 43.

¹⁷ Kuntz Ficker Sandra, Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano, 1880 – 1907, COLMEX, México, 1996, p. 42.

1.2 Capital norteamericano en los ferrocarriles

A pesar de la intención del gobierno porfirista, los estados de la república no fueron exitosos en materia ferroviaria y la construcción de los caminos de hierro en México dependió de la inversión extranjera, norteamericana principalmente. A partir de 1880, varias empresas estadounidenses obtuvieron las concesiones del gobierno federal necesarias para construir vías férreas en el país. Sin embargo, no fue una tarea fácil dada la oposición de algunos diputados del Congreso de la Unión, que mantenían vivo el recuerdo de la invasión norteamericana de 1847, lo mismo que algunos sectores de la población.

La oposición resultaba del temor a los impulsos expansionistas de la Unión Americana,¹⁸ pues se consideraba que enlazar el territorio nacional con la frontera norte mediante el ferrocarril significaría poner en riesgo la seguridad nacional porque se terminaba con la barrera natural que separaba a ambas naciones, el desierto.

Otro obstáculo a la entrada de capitales norteamericanos era el hecho de que los Estados Unidos no reconocieron de inmediato al gobierno del general Díaz, sino hasta abril de 1878. La novena Legislatura que se instaló en

¹⁸ El recelo se entiende más claramente si se considera que la generación que en ese momento se encontraba en el poder era la que había sufrido tanto la invasión norteamericana, lo mismo que la guerra de Reforma y la intervención francesa. Por ejemplo, Díaz nació en 1830 y al momento de la invasión norteamericana contaba con 17 años.

septiembre de ese mismo año discutiría el proyecto de la Union Contract,¹⁹ el cual que era rechazado por una buena parte del congreso mexicano. Aunque se habían hecho algunas modificaciones al contrato original, ello no había logrado suavizar la postura de los legisladores opositores al proyecto, que en realidad eran enemigos del gobierno tuxtepecano:

[...] [aunque] para 1878 era ya clara la presencia de grupos próximos al general Díaz o francamente adictos a él, ésta se reducía en aquellos días a los estados de Aguascalientes, Michoacán, Morelos, Oaxaca, Querétaro, San Luis Potosí y Tlaxcala. En cambio en entidades como Durango, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Sonora y Zacatecas una amplia mayoría de los representantes (o todos, como en los Estados de México, Sonora y Zacatecas) pertenecían a la oposición.²⁰

Los diputados abordaron el asunto del ferrocarril en el segundo periodo de sesiones del Congreso, y como éste se encontraba dominado por la oposición, se inició desde ceros el estudio de la cuestión, dejando de lado los pocos acuerdos a que había llegado la octava legislatura, retrasándose así el asunto. El dictamen de la novena Legislatura modificó el proyecto dejando solo la posibilidad de que la Union Contract construyera una línea entre el Pacífico y la Ciudad de México, eliminando la posibilidad de que se abriera un ferrocarril internacional. Además, redujo drásticamente las subvenciones que habían previsto otorgarse a dicha compañía.

¹⁹ La empresa Union Contract de capital norteamericano desde principios de la década de 1870 estaba buscando obtener una concesión del gobierno mexicano que le permitiera construir una línea interoceánica e internacional en territorio mexicano. Se trataba de un proyecto que de lograrse comunicaría el Océano Pacífico con el Golfo de México con la frontera con los Estados Unidos. kuntz Ficker Sandra, Op. Cit. p 31.

²⁰ *Ibidem*, p 36.

Para este momento, otras empresas norteamericanas como la Saint Louis Transcontinental y la Atchison Topeka y Santa Fe ya mostraban interés en prolongar sus vías hacia el sur, es decir, hacia México y específicamente al puerto de Guaymas, con lo que podrían competir con la Union Pacific, pero el Congreso mexicano no desistía de su postura negativa ante las inversiones norteamericanas.²¹

A inicios de 1880 el primer periodo presidencial de Díaz se acercaba a su fin, esto motivó que los altos círculos de la política y la económica mexicana desatendieran (al menos en parte) el asunto de las concesiones. El presidente aprovechó la coyuntura y la influencia cada vez mayor que tenía sobre el Congreso, y sin consultarle, el 3 de abril de 1880 otorgó a la Atchison, Topeka y Santa Fe el traspaso una concesión caducada cuatro años antes.

Dicha concesión originalmente había autorizado a Sebastián Camacho a construir una línea de México a León, pero al traspasarse, el contrato se modificó sustancialmente y resultó en una vía que uniría Paso del Norte con la Ciudad de México. El argumento bajo el cual se realizó el traspaso y la modificación fue el artículo 40 de la concesión original que estipulaba que el gobierno podía atraerla y otorgarla nuevamente en caso de incumplimiento del contrato.²²

De esta forma se autorizó la construcción de lo que sería la línea principal del Ferrocarril Central Mexicano. Similar fue el caso de la compañía del

²¹ *Ibidem.* p. 44

²² *Ibidem,* p. 42

Ferrocarril Nacional Mexicano, también de capital norteamericano, que había estado buscando la concesión, que también obtuvo en 1880, para construir una vía férrea que corriera desde la ciudad de México hasta la frontera con Estados Unidos, esta línea sería la México-Laredo.

En lo que se refiere a las subvenciones, la compañía del Central obtuvo \$9 500 por kilómetro construido y el Nacional \$7 000. La diferencia radicó en que el segundo se inclinó por la construcción de una vía angosta (0.914 m. entre los rieles) cuya construcción resultaba menos costosa que la vía ancha (1.435 m.) por la cual optó el Central Mexicano. La vía angosta era la que usaba el Nacional Mexicano en los Estados Unidos, mientras el Central utilizaba ancha; así, cada compañía construyó en México líneas que facilitarían enlazar sus ferrocarriles en ambas naciones

De esta manera, poco antes que el primer periodo del general Díaz llegara a su fin, dos de las líneas principales del país estaban concesionadas. Durante el periodo de Manuel González el avance en la construcción de vías férreas fue notable y para el momento en que Porfirio Díaz arribó a su segundo periodo presidencial la base de la red nacional estaba ya constituida pues se habían otorgado las principales concesiones y se contaba con más de 6 000 kilómetros de vías en el país. A las líneas principales se añadirán ramales y vías secundarias, únicamente el ferrocarril de Tehuantepec llegaría a rivalizar en importancia con las dos líneas troncales que conectaban la ciudad de México con los Estados Unidos. Sin embargo, cabe mencionar que éste nunca llegó a

satisfacer las altas expectativas que generó por diversos factores, entre ellos la inauguración del canal de Panamá en 1914.

Una vez establecidas las líneas troncales del Nacional y el Central, el crecimiento de la red ferroviaria nacional se orientó a expensas de esos dos ejes centrales y paralelos. A finales del porfiriato, dicha red alcanzaba cerca de 20 000 Km., la mayoría construidos por capitales norteamericanos, aunque con subvención del gobierno mexicano. La importancia de la inversión extranjera fue tal, que la compañía del Ferrocarril Central Mexicano se convirtió en la empresa mas grande del país durante el porfiriato. Hacia 1907, Jose Yves Limantour secretario de Hacienda (1893 a 1911), impulsaría la conformación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México mediante la adquisición de acciones de dichas compañías. De esta forma el gobierno mexicano se hizo del control de las líneas férreas de mayor importancia del país.

1.3 El estado de San Luis Potosí

El estado de San Luis Potosí se ubica en el centro norte del país, su extensión es de 63 820 km² y se encuentra conformado por tres regiones físicas delimitadas geográficamente que desde el siglo XIX se han aprovechado para dividirlo administrativamente. Actualmente esas tres áreas reciben los nombres de Huasteca, Región Media y Altiplano; cada una de ellas posee características naturales que las diferencia.

Asimismo, cada región geográfica está separada por sistemas montañosos que las delimitan mutuamente. El Altiplano se encuentra en promedio a 2 000 metros sobre el nivel del mar y su clima es semidesértico; la Sierra de Álvarez y sus prolongaciones que corren hacia el norte lo separan de la hoy Región Media. Esta última era conocida durante el porfiriato como el Oriente del estado. Se encuentra a 1 000 metros de altura sobre el nivel del mar y a su vez está delimitada de la Huasteca por las montañas del sistema conocido como el Tablón Guadalcázar, que corre de suroeste a noreste hasta unirse con la Sierra Madre Oriental. La Huasteca, a 100 metros de altura sobre el nivel del mar, fue la región más fértil de San Luis Potosí durante el porfiriato, por ella corren los principales ríos del estado, lo que le permitía mantener una importante producción de caña de azúcar entre otros frutos.

Desde mediados del siglo XIX fue creada una cuarta región con fines administrativos que no geográficos, pues posee las mismas características físicas que el Altiplano. Actualmente se conoce como Región San Luis y como entonces, en ella se encuentra la capital del estado, que es la sede de los poderes estatales.

Por su parte, el valle de Rioverde se conformaba por una amplia llanura que se extendía de norte a sur cerca de 60 kilómetros, y de este a oeste llegaba a alcanzar en algunas partes los 30 km., siendo en buena medida un terreno plano. La altitud con respecto al nivel del mar variaba de los 900 a los 1 200 metros.

Durante el porfiriato, el estado de San Luis Potosí estuvo integrado por trece partidos que a su vez estaban conformados por varios municipios. Dichos partidos eran: el de la Capital, Catorce, Guadalcázar, Salinas, Venado, Cerritos, Ciudad del Maíz, Hidalgo, Rioverde, Santa María del Río, Tamazunchale, Tancanhuitz y Ciudad Valles.²³

Al mando de cada uno se encontraba un jefe político. La figura de los jefes políticos cobró importancia con la promulgación de la Constitución de Cádiz en 1812, que establecía que cada provincia sería gobernada por una diputación provincial presidida justamente por un jefe político. Sin embargo, sería durante el porfiriato cuando la figura del jefe político se consolidaría. El gobierno porfirista convertiría al jefe político en una pieza clave del rompecabezas político mexicano como intermediario entre el gobierno estatal y los ayuntamientos.²⁴

1.4 El ferrocarril a Tampico

Como ya se dijo, la compañía del Ferrocarril Central fue una de las empresas ferrocarrileras más grandes del país durante el porfiriato y su columna principal fue la línea que unió la Ciudad de México con Paso del Norte (hoy Ciudad

²³ Luz Carregha Lamadrid, (*Estudio introductorio y notas*) *Álbum Rioverdense; Colección de escritos, datos históricos y estadísticos recogidos y coleccionados por Adolfo B. González (1902)*, p. XIX

²⁴ De acuerdo a Guerra, el cargo de jefe político recaía normalmente en hombres pertenecientes a las elites locales que gracias al profundo conocimiento de su región lograban “[...] arbitrar los conflictos en sus distritos o de luchar para mantener el orden. Sin embargo, no son funcionarios en el estricto sentido del término, intercambiables y con una formación teórica. Son personas de su región, poseen una experiencia vivida de las fuerzas reales de su distrito y saben discernir si es precisa una represión o, al contrario, necesario un compromiso. Si el régimen de Díaz logró establecer la paz, lo debe en gran parte a estos hombres que lograron mas a menudo arbitrar los conflictos locales que resolverlos por la fuerza.” Francois Xavier Guerra, *México: del antiguo régimen a la revolución*, FCE, México, 1988. p. 122

Juárez), la cual fue inaugurada en 1884. De esta vía se habría de desprender el ramal Aguascalientes-San Luis-Tampico que inició operaciones en 1890 y cruzó al estado potosino de este a oeste. Dicho ramal no fue el primer camino de hierro que llegó a San Luis Potosí, pues ya lo había hecho dos años antes el Nacional Mexicano, el cual atravesó la entidad de sur a norte, sin embargo, fue el que ganó la atención de la población potosina.

El interés del gobierno de San Luis se centraba en la construcción de un camino que uniera la capital potosina con Tampico. Dicho interés era creciente y se debía a que se creía que con esa ruta se lograría incentivar y reactivar la economía del estado, la que según la opinión de la época se había afectado por las constantes luchas, la inestabilidad política y el ferrocarril a Veracruz, pues una vez concluido éste en su totalidad, la opinión pública potosina aseguró que dejaba al estado en desventaja para competir con la economía veracruzana.²⁵ Ya antes del régimen porfirista se consideraba que la falta de caminos adecuados que condujeran al puerto de Tampico era un problema que había que resolverse:

[...] sin embargo, aunque la obra se inició en esos años [de la República Restaurada], no pudo concluirse debido al triunfo de la revuelta de Tuxtepec, encabezada por Porfirio Díaz contra el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, que provocó la renuncia del gobernador Hernández en noviembre de 1876. Un año después el Ejecutivo estatal a cargo del

²⁵ Luz Carregha Lamadrid, (*Estudio introductorio y notas*) *Álbum Rioverdense; Colección de escritos, datos históricos y estadísticos recogidos y coleccionados por Adolfo B. González (1902)*, El Colegio de San Luis, México 2002 p. XVII.

general Carlos Diez Gutiérrez reinició la construcción del camino para inaugurarlo el 5 de mayo de 1878.²⁶

La primera concesión para tender un ferrocarril de San Luis a Tampico se otorgó durante el breve imperio de los Habsburgo. La obtuvo en 1865 Eusebio Soler, quien pretendía construir el camino de hierro hasta el río Tamesi, para continuar el trayecto a Tampico a través del mismo río.²⁷ El proyecto fracasó con la caída del imperio.

Para 1877, el gobierno del estado de San Luis solicitó la concesión para construir un camino de fierro que uniera la capital potosina con el puerto de Tampico. La concesión fue otorgada en 1878 e inmediatamente se formó una empresa con capitales locales que apoyarían la obra. Sin embargo, esta compañía solo logró construir un pequeño tramo de vía que junto con la concesión fue traspasada al Ferrocarril Central en 1880.²⁸

También a mediados de 1880 el Central Mexicano obtuvo diversas concesiones que pertenecían a estados como Tamaulipas, Aguascalientes y Guanajuato, lo que le obligó a emprender múltiples obras al mismo tiempo bajo diferentes cláusulas, motivo por el cual en 1883 todas se consolidaron en un mismo contrato con las autoridades federales.²⁹ Una vez conformado el nuevo contrato, la compañía creó cuatro divisiones para dividir los trabajos en sus

²⁶ Carregha Lamadrid Luz, Begoña Garay Lopez, Narvaez Berrones Jesus, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el Estado de SLP.*, El Colegio de San Luis, México 2002, p. 44.

²⁷ *Ibidem.* p. 46.

²⁸ Carregha Lamadrid Luz, *Album Rioverdense, Op Cit.* p. XVIII.

²⁹ Carregha Lamadrid Luz, *Camino de hierro... Op. Cit.* p. 22.

diferentes líneas, las cuales fueron: la principal (la que unía la Ciudad de México con los Estados Unidos), Guanajuato, Chihuahua y San Luis Potosí.

A raíz de la unificación de los contratos del Central Mexicano, surgió en 1883 el proyecto Aguascalientes-San Luis Potosí-Tampico. Como ya se dijo, la vía con dirección al puerto de Tampico partiría de la estación de Chicalote en Aguascalientes, la que pertenecía a la línea troncal México-Ciudad Juárez. Luego se internaría al territorio potosino y saldría de él para iniciar el recorrido por Zacatecas, de donde nuevamente se dirigiría a la capital de San Luis. Su camino continuaría por los partidos de Guadalcázar, Cerritos, Rioverde, Hidalgo y finalmente Ciudad Valles. Al salir de San Luis la línea seguiría su recorrido hacia el puerto de Tampico a través de los estados de Veracruz y Tamaulipas.

En 1881 se iniciaron los trabajos y fueron concluidos en 1890. Definitivamente la zona de la Huasteca fue el reto más grande a vencer, no solo por las elevaciones montañosas que llegan en algunas partes a los 2 000 metros sobre el nivel del mar, sino porque la humedad y el régimen de lluvias prevaleciente tornó los trabajos peligrosos y lentos.³⁰ Una vez vencidos estos retos la línea se inauguró, cumpliéndose con ello el tan anhelado sueño de los potosinos de contar con una vía de comunicación moderna entre San Luis y el puerto de Tampico. Esta línea sería considerada la más importante dentro del estado y de ella se desprendería el ramal San Bartolo- Rioverde que se construiría en 1902 en el valle del mismo nombre.

³⁰ *Ibidem.* p. 40.

2. 1882: Rioverde en la ruta a Tampico

**Todo lo que una persona pueda imaginar,
otro podrá hacerlo realidad
Julio Verne**

El ramal San Bartolo-Rioverde se inauguró en 1902, aunque la proyección de una vía férrea que tocara la población de Rioverde se remonta a inicios de la década de 1880. Como ya se dijo, en 1881 la compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano obtuvo los derechos para la construcción de la línea Aguascalientes-San Luis-Tampico, en cuyo recorrido la población rioverdense se percibía como posible punto de paso, sin embargo fue excluida del proyecto por razones que no son del todo claras, aunque sin duda influyó el peso político de la familia Diez Gutiérrez,³¹ la cual probablemente ejerció presión sobre la compañía ferrocarrilera para que el trayecto no dejara de cruzar por los terrenos de la hacienda de Cárdenas que era de su propiedad.

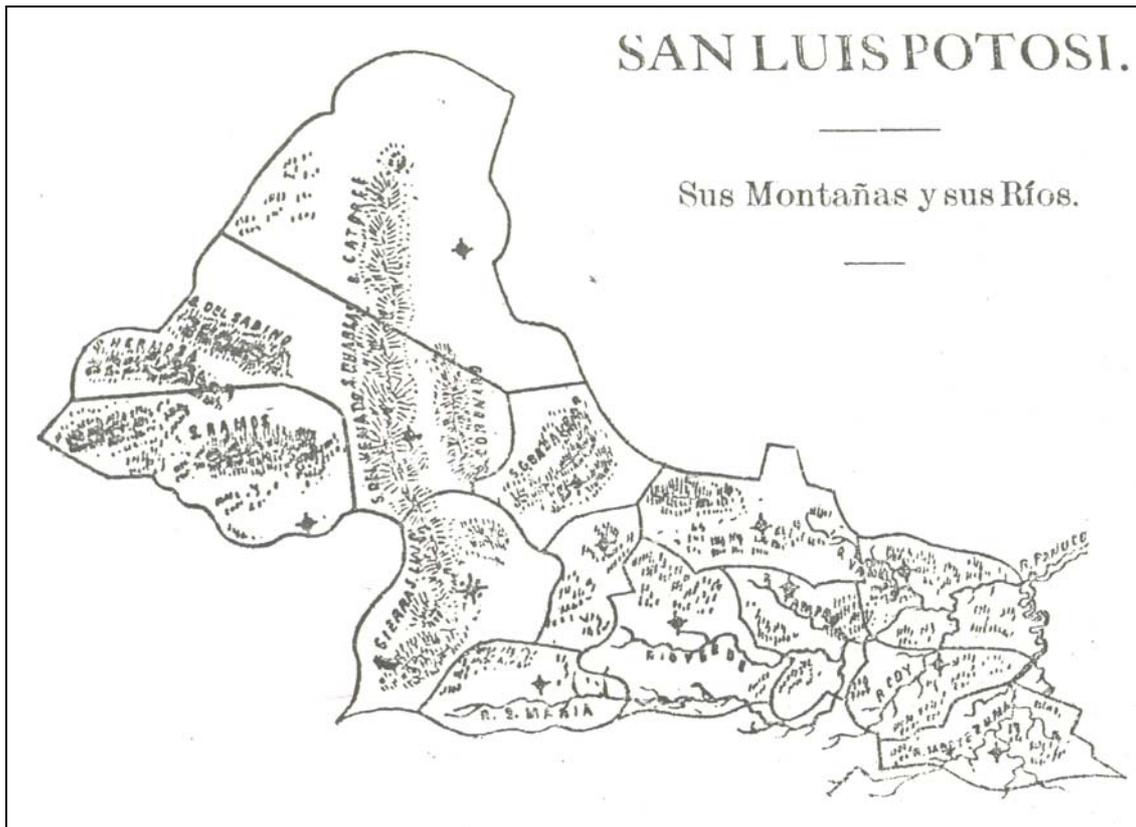
2.1 Apuntes sobre la geografía y la división territorial de Rioverde, S.L.P.

³¹ Pedro Diez Gutiérrez fue gobernador de San Luis Potosí durante el periodo 1880-1884, único periodo en que su hermano Carlos Diez Gutiérrez se separó del cargo desde 1877 hasta su muerte en 1898.

Las características geográficas de una región son aspectos que desde el momento en que se inicia la planeación y la construcción de un ferrocarril ocupan un lugar de gran importancia, pues son precisamente ellas las que determinan el avance de la construcción; el tipo y la calidad de los materiales a utilizar; así como la clase de obras necesarias, como pueden ser puentes, túneles, estaciones, bodegas, etc. Por esta razón se hace imprescindible conocer las características geográficas del valle de Rioverde.

El valle de Rioverde se encuentra limitado por dos sistemas de montañas que corren de norte a noroeste, por el Oriente la sierra de la Boquilla y hacia el Poniente las sierras de de Diego Ruiz, Cieneguilla, San Diego y Jabalí. Al norte el valle de Cerritos con una altura de 1 100 metros sobre el nivel del mar, separado del valle de Rioverde por los cerros de Angostura. Por otra parte, hacia el poniente se localiza el valle de Gallinas y otros valles estrechos entre la sierra que se van escalonando hasta el nacimiento del Rioverde a unos 1 600 metros sobre el nivel del mar.³²

³² Trinidad Paredes, *Estudio hidrológico de la región de Rioverde y Arroyo Seco en los estados de SLP. Y Querétaro*, San Luis Potosí, 1878 (mecnografiado) pp. 4-7.



Fuente: Bartolo Guardiola, *Primer libro de Geografía del estado*, p. 29

En cuanto al clima, el valle de Rioverde tiene una temperatura anual promedio de 21° C., por lo que la región puede incluirse dentro del grupo de los climas tropicales calientes, con estación seca larga y con régimen umbroso tropical. La temporada de secas varía de 7 a 9 meses y los días de lluvia van de 45 a 65 días al año, presentándose una pluviometría anual de 489 mm.³³

La flora de la zona puede ser aprovechada como alimento o en beneficio de algunas actividades económicas. Respecto a la fauna, cabría mencionar que durante el porfiriato hubo presencia en la zona de pequeños mamíferos y algunas aves de valor alimenticio para la población como el tejón, el jabalí, el pato rey y la chachalaca.³⁴

³³ Michelet Dominique, *Rioverde San Luis Potosí*, Trad. de Bernardo Noyola Pintor, Instituto de Cultura San Luis Potosí, CEMCA, México, 1996. p. 16

³⁴ *Ibidem*.

El valle de Rioverde se conforma por una amplia llanura que se extiende de norte a sur cerca de 60 kilómetros, y de este a oeste llega a alcanzar en algunas partes los 30 km., siendo en buena medida un terreno plano. La altitud con respecto al nivel del mar puede variar de los 900 a los 1 200 metros.

Administrativamente Rioverde pertenecía a los partidos del Oriente del estado (hoy Región Media), lo mismo que Cerritos, Ciudad del Maíz, Hidalgo y Santa María del Río. Su cabecera llevaba el mismo nombre y se encontraba localizada en el valle junto con la población de Ciudad Fernández. El partido se conformaba por cuatro municipalidades: Rioverde (cabecera), Ciudad Fernández, San Ciro de las Albercas (hoy San Ciro e Acosta) y Pastora.

2.2 El camino de hierro a Tampico

Aunque el ferrocarril San Luis-Tampico tocó en su trayecto al partido de Rioverde en 1880, como ya se dijo no llegó a la cabecera del mismo. La vía se tendió aproximadamente a 20 kilómetros de ella para continuar hacia la hacienda de Cárdenas. Sería hasta 1902 cuando el ramal San Bartolo-Rioverde enlazaría a esa población con la vía a Tampico.

No obstante que hubiese sido posible construir una línea que cruzara por Rioverde y Cárdenas al mismo tiempo (como lo hace en la actualidad la carretera San Luis-Tampico) ello no se hizo. Tanto la familia Diez Gutiérrez como los Verástegui pugnaban por trazos que dejaban fuera mutuamente a sus propiedades, al parecer fue la competencia entre ambos grupos de poder la

que determinó que Rioverde finalmente no se incluyera dentro del trayecto de la línea a Tampico.

Según se vio en el capítulo anterior, la línea que partía de la ciudad de México hasta Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez), Chihuahua, inaugurada en 1884, fue considerada la columna vertebral del Central. Esta fue la primera que unió a la capital de México con los Estados Unidos de Norteamérica. Seis años más tarde se inauguró el ramal que uniría Aguascalientes con el puerto de Tampico a través del territorio potosino, luego de partir de la estación de Chicalote que daba servicio a la misma vía troncal.



Red ferroviaria en 1910. Fuente: Sergio Ortiz Hernán. *Los ferrocarriles de México.*

La empresa del Central Mexicano fue organizada en marzo de 1880 en Boston, Estados Unidos de Norteamérica y funcionó como empresa privada hasta 1907, un año después el gobierno mexicano conformó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México que obtuvo el control de ésta y otras compañías ferrocarrileras del país. Cabe señalar que hasta entonces el Ferrocarril Central estuvo dirigido por la Atchison Topeka & Santa Fe Railroad Company, aunque siempre se consideró como una empresa independiente.³⁵

La línea del Ferrocarril Central Mexicano entre Aguascalientes y Tampico atravesó siete de los trece partidos potosinos. En dirección al este, ingresó a la entidad por el partido de Salinas del Peñón Blanco, cruzó tierras zacatecanas y entró de nuevo al estado de San Luis Potosí por el partido de la Capital; prosiguió por el de Guadalcázar y siguió hasta el de Cerritos, para correr después por el de Rioverde. Posteriormente recorrió el partido de Hidalgo y finalmente llegó al partido de Ciudad Valles para salir del estado con dirección al Golfo de México.³⁶

Lo mismo que había sucedido con los caminos de rueda, para el trazo del ferrocarril el gobierno potosino había considerado viables dos rutas “[...] una por Ciudad del Maíz, siguiendo el camino San Luis-Antiguo Morelos, y otra acorde con la ruta del camino Nacional que comenzó a construirse en 1873 a

³⁵ Kuntz Ficker Sandra, Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano, 1880 – 1907, COLMEX, México, 1996, p. 57

³⁶ Carregha Lamadrid Luz, Begoña Garay Lopez, Narvaez Berrones Jesus, Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el Estado de SLP., El Colegio de San Luis, México 2002, p. 38.

través de Cerritos y Tula”.³⁷ Sin embargo, como se muestra en el párrafo anterior, el Central Mexicano optó por una tercera que aunque incluyó Cerritos, excluyó a Ciudad del Maíz y a Tula, Tamps.

2.3 Rioverde en pos del ferrocarril

En 1880, ante la oportunidad que se le presentaba por ubicarse geográficamente dentro del trazo de la vía, el Ayuntamiento de Rioverde hizo formal invitación a ingenieros de la compañía del Ferrocarril Central para acudir a la cabecera del partido con la finalidad de entablar negociaciones y concertar un arreglo adecuado a las necesidades de ambos. Las autoridades municipales aseguraron a la empresa que el trayecto por tierras rioverdenses reunía las condiciones óptimas para el tendido de la vía.³⁸

Sin embargo, no hubo respuesta a dicha invitación, posiblemente porque hasta ese momento la compañía aun no tenía claro el trazo de la línea y estudiaba las diferentes proposiciones que seguramente se le presentaban. Para entonces apenas debió estar estudiando las condiciones geográficas y buscando la ruta mas adecuada, pues los aspectos técnicos eran de suma importancia.

Dos años mas tarde, en 1882, la compañía misma se puso en contacto con el Ayuntamiento rioverdense a través del ingeniero en jefe de la sección San Luis-Tampico, James Harrington, quien solicitó una entrevista con las

³⁷ Luz Carregha Lamadrid, *(Estudio introductorio y notas) Álbum Rioverdense; Colección de escritos, datos históricos y estadísticos recogidos y coleccionados por Adolfo B. González (1902)*, El Colegio de San Luis, México 2002, p. XXIII

³⁸ *Ibidem*.

autoridades municipales para proponerles las condiciones bajo las cuales sería posible tender la vía del ferrocarril a la población de Rioverde.³⁹

La entrevista tuvo lugar el 15 de abril y en ella el ingeniero Harrington expuso verbalmente las condiciones de la empresa a los señores Paulo Verástegui –jefe del partido-, y a los funcionarios municipales Casimiro García, Antonio Méndez, así como al presidente de Ciudad Fernández. La propuesta de Harrington quedó asentada en el acta de cabildo correspondiente:

Durante el pasado año se han hecho distintos reconocimientos de la línea del Ferrocarril Central Mexicano división San Luis Tampico [...] pasando al norte de la ciudad de Rioverde a distancia de 18 kilómetros, poco más o poco menos. Considerando las posibilidades de la localización de la línea últimamente reconocida con el coronel Fink, gerente general, la cuestión fue que la ciudad de Rioverde podría ofrecer a esta compañía inducimientos suficientes para recompensar el alargamiento de la línea para pasar por esta ciudad.

La distancia adicional de la línea será como 20 kilómetros y varios gastos adicionales tendría que hacer la compañía para conseguir derecho de vía y terrenos para estaciones, las cuales en la línea directa cuestan a la compañía nada.

El coronel Fink me dio instrucciones para que acudiera a esta ciudad y tuviera una conferencia con las autoridades y ciudadanos de allí para saber si en caso de localización o localizarse la línea por el río de Rioverde del Ojo de Agua, si la ciudad de Rioverde podría garantizar ciertas cosas para inducir a la compañía a traer el camino al norte del río, al lado opuesto de esta ciudad.⁴⁰

³⁹ Archivo Histórico Municipal de Rioverde (AHMR en adelante). Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 16 de abril de 1882.

⁴⁰ *Ibidem*.

En esa ocasión se acordó que las proposiciones se presentarían por escrito para su deliberación en sesión extraordinaria del Ayuntamiento. Las peticiones que la compañía hizo se enlistaron en la misma acta de cabildo y provocaron optimismo entre las autoridades municipales por la parcial facilidad con que consideraron podrían llegar a satisfacerse:

1. La ciudad o ciudadanos de Rioverde darán a la compañía títulos de derecho de vía por todo el terreno que atravesase la línea en dicho cambio de la línea directa, por el ejemplo de Puentequito a Rioverde y de Rioverde a Ojo de Agua, libre de costo a la compañía.
2. Que la ciudad o ciudadanos de Rioverde den a la compañía libre de costo, título de terrenos para estaciones situadas en un punto cerca de la orilla del río de Rioverde donde lo disponga el ingeniero en jefe. Los terrenos para la estación tendrán 200 metros de ancho y 800 metros de largo.
3. Que la ciudad o ciudadanos de Rioverde paguen a la compañía diez mil pesos en plata tan pronto como se comience la construcción cerca de Rioverde.⁴¹

Las exigencias del Central estaban orientadas esencialmente a la adquisición gratuita de los terrenos para la vía y estaciones, lo cual no salía de lo que podría denominarse “como lo normal”, pues de manera general los hacendados en México entregaron a las compañías ferrocarrileras parte de sus tierras gratis, en préstamo o venta, para la instalación de infraestructura ferroviaria; a cambio de ello, los propietarios contaron con alguna estación de ferrocarril y con bodegas cerca de ella.

⁴¹ *Ibidem.*

También las empresas ferrocarrileras tuvieron interés en mantener buenas relaciones con los grandes propietarios, pues además de obtener los terrenos que necesitaban se aseguraban un mercado, es decir, las estaciones dentro de las haciendas garantizaban que el ferrocarril transportaría la producción de esos centros productivos esparcidos a lo largo de toda la línea. Esto se sumaba al atractivo que representaba el ahorro que obtenía por la adquisición de los terrenos, lo que para la empresa resultaba muy atractivo si se considera en su conjunto.

De esta forma vemos que esta práctica era ventajosa tanto para la empresa como para las haciendas, que gustosas cedían los terrenos necesarios y en no pocos casos obtuvieron la instalación de una estación en los sitios más convenientes para ellas. Dentro de esta tónica, en la misma sesión del 15 de abril de 1882, los señores Verástegui y García manifestaron “que si el ferrocarril pasa por sus posesiones están dispuestos a ceder el terreno correspondiente”⁴²

Respecto a la suma de diez mil pesos que la compañía requería, el Ayuntamiento acordó contactar al gobierno del estado para buscar la autorización de imponer una contribución especial que ayudara a reunirlos, así como fondos para indemnizar a los pequeños propietarios que se vieran afectados en sus posesiones. Para este momento aun no era posible precisar la suma a que ascenderían tales indemnizaciones por no conocerse el trayecto de la vía ni el lugar de edificación de la estación, la cual suponían debería

⁴² AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 15 de abril de 1882.

construirse en un punto equidistante entre las vecinas poblaciones de Rioverde y Ciudad Fernández.⁴³ Cabe mencionar que durante el porfiriato como en la actualidad, las poblaciones de Rioverde y Ciudad Fernández solo estaban separadas por una calle.

A fin de facilitar las negociaciones se formó una comisión especial para tratar con la compañía del Central Mexicano que fue encabezada por el jefe del partido Paulo Verástegui, la cual se entrevistó nuevamente con el ingeniero Harrington buscando mejores condiciones. Dicha comisión logró la reducción del derecho de vía a 30 metros,⁴⁴ y respecto a los diez mil pesos no obtuvo rebaja alguna, aunque si un acuerdo para cubrir el pago en plazos.

Finalmente, el ingeniero Harrington dio un plazo de 30 días a las autoridades municipales para resolver la cuestión, argumentando la necesidad que tenía la empresa de definir el trazo de la vía en ese periodo. En la sesión de cabildo correspondiente, la comisión nombrada para tratar el asunto del ferrocarril presentó su dictamen sobre las proposiciones de la compañía y la forma más eficaz de allegar fondos al erario municipal. La propuesta del Central se aceptó en lo general, salvo las modificaciones ya mencionadas de reducir el derecho de vía a 30 metros y el pago de los diez mil pesos en plazos. En cuanto al asunto de la contribución especial, en esa misma ocasión se acordó solicitar al gobierno del estado la autorización para aplicar una

⁴³ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 13 de marzo de 1883.

⁴⁴ Si bien no se localizo información sobre la extensión original que se pedía para el derecho de vía, Sandra Kuntz menciona que para la línea México-Paso del Norte lo usual eran 70 metros a cada lado de la vía, por lo que la reducción para el caso del ramal de Rioverde sería de 40 metros. Kuntz Ficker Sandra, Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano, 1880 – 1907, COLMEX, México, 1996, p. 87.

contribución especial del 4% anual sobre el valor de la propiedad rustica y urbana, así como un 25% sobre la cantidad que los giros mercantiles e industriales pagaban al estado anualmente, esto por no mas de cuatro años⁴⁵ y, aunque esta proposición se hizo formalmente al gobierno estatal, mas adelante se verá que no fue necesaria su aplicación.

Además, en la misma sesión se acordó también solicitar del gobierno estatal una subvención de \$1 200 anuales, con la intención de hacer la contribución menos duradera y se convino asimismo buscar el apoyo del jefe político del partido para que la contribución se aplicara también en las municipalidades de San Ciro y Pastora, ya que “dichas mejoras no son solo para el Municipio de Rioverde, sino para todos los demás que forman el Partido y que por lo mismo cree justo [la comisión] que supuesto que van a recibir un bien nada mas natural que contribuyan en proporción para obtenerlo”.⁴⁶

En apoyo a los trabajos que realizaba la comisión especial, el jefe político Paulo Verástegui presidió una sesión en cada uno de los ayuntamientos del partido para asegurar su colaboración en el proyecto, obteniendo así la aprobación por escrito de las autoridades municipales respectivas respecto a lo estipulado por la comisión especial, incluso, salvo pequeñas consideraciones, sobre las proposiciones en cuanto a la manera de allegar recursos al proyecto. Las copias de los escritos de los cuatro ayuntamientos fueron integradas en el acta de cabildo de Rioverde

⁴⁵ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 27 de abril de 1882.

⁴⁶ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 15 de abril de 1882.

correspondiente a la sesión del 2 de mayo de 1882.⁴⁷ Así quedaba legalmente aprobado el asunto, faltando únicamente la aprobación del gobierno del estado.

Para el 16 de mayo se cumplía el plazo concedido por el ingeniero Harrington, por tal motivo y en vista de que el gobierno estatal aun no resolvía la cuestión de la contribución especial, la comisión que se encontraba en la capital del estado decidió dar respuesta a la compañía sin contar con autorización oficial, por haber “[...] tenido oportunidad de percibir y de aun palpar los resultados de los trabajos emprendidos por algunas personas influyentes y poderosas para que la vía férrea se construya por el trazo proyectado antes por el puerto de San José y considerando por tanto en gravísimo peligro la halagüeña perspectiva que esta hermosa tierra tiene [...]”⁴⁸

En respuesta a la aceptación de pagar los diez mil pesos en cuatro anualidades de \$2 500 cada una, el ingeniero Harrington envió las bases que servirían de minuta para tirar las escrituras correspondientes a las autoridades rioverdenses, quedando con ello prácticamente confirmada la construcción del ferrocarril en las cercanías de la ciudad de Rioverde y Ciudad Fernández.⁴⁹ La cuestión parecía estar prácticamente resuelta, y se contaba con la halagüeña perspectiva de que el ferrocarril enlazaría la capital del partido con la del estado y el puerto de Tampico.

2.4 El fracaso del proyecto rioverdense

⁴⁷ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 2 de mayo de 1882.

⁴⁸ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, Sesión del 16 de mayo de 1882.

⁴⁹ *Ibidem*.

De acuerdo a las bases para el contrato final entre la empresa del Central Mexicano y el Ayuntamiento de Rioverde, algunos de los habitantes del partido se comprometían a garantizar los diez mil pesos que se debían pagar a la compañía. De esta forma se propiciaba la participación de la elite rioverdense, con lo cual se logró persuadir a la empresa de que obtendría puntualmente lo solicitado, ya que además de la garantía de pago expedida por el Ayuntamiento se contó con la de los propietarios de Rioverde y Ciudad Fernández.⁵⁰

Este fenómeno da cuenta de un factor ya conocido, pues según la opinión de la época el ferrocarril auguraba prosperidad y prometía otorgar beneficios fantásticos a las poblaciones por las que cruzara; contar con él y propiciar su arribo significaba a todas luces poseer “civilidad”. El “emisario del progreso” representaba una ilusión abrumadora capaz de robarles el sueño a los más insignes hombres del porfiriato. Seguramente impactó brutalmente la imaginación de todo aquel que por primera vez observaba avanzar esa enorme mole que provocaba un estremecimiento a su paso, que era para los entendidos el progreso materializado. Por otra parte, Rioverde es un ejemplo de la forma en que las elites locales asimilaron las políticas porfiristas, esta fusión de intereses nacionales y locales hasta cierto punto homogeneizó al país bajo una idea de nación propuesta por el estrecho círculo político encabezado por Díaz.

⁵⁰ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, Sesión del 23 de mayo de 1882.

El 25 de mayo de 1882, las autoridades municipales de Ciudad Fernández y Rioverde acordaron celebrar una junta de vecinos y propietarios en donde se discutiría la manera en que las cuatro municipalidades del partido garantizarían una suma de \$15 000, como lo estipulaba la cláusula 6 del contrato que se elevaría a minuta. El criterio utilizado para dividir la suma no fue localizado, únicamente se encontró información sobre el monto que correspondería cubrir a algunos municipios: \$3 000 Ciudad Fernández y \$9 000 Rioverde; aunque no se localizaron datos sobre las cantidades que corresponderían a San Ciro y Pastora siguiendo la lógica puede suponerse que entre ambos municipios deberían aportar \$3 000.⁵¹

En la junta mencionada se procedió a exponer que dicha cantidad sería garantizada por todos los propietarios, estipulándose que cada uno de ellos fijaría la suma que sería responsable de cubrir hasta sumar los \$2 500 anuales y finalmente los \$10 000 totales. Franco Verástegui, en nombre de su madre, la señora Inés N. de Verástegui, y de el mismo comprometieron \$1 000; Casimiro García y socios \$500.00; José F. Ruiz por si, su hermano y el señor cura \$500.00; José Maria Morales \$500.00 y Fructuoso del Río \$500.00.⁵²

Lo anterior son solo algunos ejemplos de las personas avecindadas en el municipio de Rioverde que aportaron recursos al proyecto, faltaría agregar la participación de los vecinos de Ciudad Fernández, que como hizo notar el señor Antonio Martínez:

⁵¹ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, Sesión del 2 de mayo de 1882

⁵² AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 25 de mayo de 1882.

[...] en la presente reunión hay muy pocos de los propietarios del municipio de Ciudad Fernández por lo que no habría proporción en las asignaciones; que el cree que la autoridad municipal de Ciudad Fernández puede citar en junta a todos sus propietarios y repartir entre ellos los \$3 000.00 que proporcionalmente tocan garantizar a esa municipalidad [...]⁵³

La participación de las autoridades municipales así como de una parte de la población fue conjunta, quedando en segundo lugar la del gobierno estatal que se limitó a ratificar las decisiones tomadas por las autoridades rioverdenses pues “[...] como los ayuntamientos desgraciadamente carecen de independencia para obrar por si mismos sea conveniente, aunque no necesario solicitar del gobierno del estado la aprobación al referido contrato”.⁵⁴

Posteriormente, la comisión encargada de recaudar los fondos -integrada entre otros por Pulo Verástegui, Franco Verástegui, Casimiro García, Fructuoso del Río, Antonio Mejía Borja y Manuel de Palomo-, informó en la sesión de cabildo del 20 de junio que había llevado a cabo gestiones para hacer menos engorrosa dicha recaudación, resultando de sus trabajos una cantidad superior a la requerida y por lo tanto la aplicación de la contribución especial no era ya necesaria:

[...] La comisión se encuentra, pues, en aptitud de prestar su garantía a ese R. cuerpo y para el cumplimiento de sus obligaciones hacia la compañía del FCM sin la necesidad de llevar adelante la combinación laboriosa a que se refiere la minuta presentada, sin necesidad de gravar a la clase de jornaleros con algún contingente personal, así como a los

⁵³ *Ibidem.*

⁵⁴ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 27 de julio de 1882.

capitales de menor importancia con una contribución que por ligera que fuese tendría siempre el odioso carácter de gabela extraordinaria y por ultimo, sin necesidad de acudir al concurso oficial de otras municipalidades del partido, que como las de San Ciro y Pastora representan un interés menos directo para el establecimiento del ferrocarril en esta ciudad. Así pues, todo lo bueno puede prometerse ese R. cuerpo del impulso de sus vecinos quienes eficazmente secundados por la Ciudad Fernández van a dar un testimonio publico de como dichas localidades merecen tomar parte en el movimiento progresivo que la civilización reclama, y en otras múltiples ventajas de que a no dudarlo disfrutaran cuando la locomotora llame a las puertas de esta ciudad.⁵⁵

De esta manera quedó suprimida la pretendida contribución, faltando únicamente la entrega de los títulos de propiedad de los terrenos para la vía y las estaciones que habrían de edificarse. Se entabló comunicación con los propietarios de las haciendas de La Boquilla y Ojo de Agua para saber si estaban dispuestos a ceder tierras. Los terrenos fuera de las haciendas que se afectarían fueron adquiridos por los ayuntamientos de Rioverde y Ciudad Fernández. Ambas municipalidades, además de cubrir por si mismas el valor de dichos terrenos, también los escrituraron a fin de cederlos a la compañía del ferrocarril a través del sindico Antonio Mejía Borja, facultado para tal efecto, quien en la capital del estado debía entregar a la compañía del Ferrocarril Central Mexicano los títulos de “los terrenos necesarios para derecho de vía desde Cárdenas hasta la salida de los terrenos de la de Ojo de Agua, incluyendo el local necesario para estación [...]”⁵⁶

⁵⁵ *Ibidem*, sesión del 20 de junio de 1882.

⁵⁶ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 13 de marzo de 1883.

En 1883 todo parecía indicar que la construcción del ferrocarril en las inmediaciones de la ciudad de Rioverde era un hecho, así lo muestran las negociaciones llevadas a cabo y aun más la entrega de terrenos hecha por los ayuntamientos de Ciudad Fernández y Rioverde a la compañía del Central Mexicano, además de las cesiones de tierras de las haciendas. Sin embargo, tiempo después y a pesar de que había ya recibido los títulos de tierras para estación y derecho de vía, el Ferrocarril Central rescindió los contratos firmados con las autoridades del partido, amparándose en el artículo 5 del mismo contrato que textualmente decía:

Las obligaciones a que se refieren las anteriores bases, como se desprende de su contexto serán efectivas en el caso de que definitivamente sea adoptada por la compañía la localización de la vía férrea por un trayecto que abarque en el indicado en la primera de estas bases, *sin que se entienda que dicha compañía contrae obligación alguna respecto de dicha localización.*⁵⁷

Repentinamente la compañía decidió modificar el trazo de la vía dejando fuera de la ruta a las poblaciones de Rioverde y Ciudad Fernández. El Ferrocarril Central argumentó dificultades para la construcción por las condiciones del terreno y la línea finalmente se construyó a unos 20 kilómetros de Rioverde a través de la hacienda de Cárdenas que como se dijo era propiedad de la familia Diez Gutiérrez. Es imposible no pensar que el peso político del gobernador del estado de San Luis Potosí, Pedro Diez Gutiérrez, o de su hermano Carlos – entonces ministro de Gobernación en el gabinete federal-, fuera determinante

⁵⁷ *Ibidem*, sesión del 16 de mayo de 1862. Las cursivas son mías.

para que el ferrocarril pasara por dicha hacienda, aunque no localicé evidencia documental que así lo demuestre.

La ruta que siguió la línea excluyó a Rioverde, mas como lo demuestra la actual carretera San Luis-Tampico que cruza por Rioverde y Cárdenas, técnicamente era posible que el ferrocarril hubiese cruzado por ambos puntos. Por ese motivo me inclino a pensar que la familia Diez Gutiérrez negoció con la empresa del Central Mexicano y le ofreció mayores beneficios. Rioverde quedó fuera del trayecto San Luis-Tampico inaugurado en 1890 y esta ciudad tuvo de esperar cerca de 18 años para que finalmente llegara ahí el ferrocarril, como se verá en el siguiente capítulo.

CONCLUSIONES

El ferrocarril San Luis-Tampico inaugurado en 1890 no cruzó por la ciudad de Rioverde, la razón argumentada por la compañía del Central para echar atrás lo acordado con las autoridades de Rioverde fue que las condiciones del terreno no eran las propicias para la construcción. De esta manera los terrenos que se habían adquirido para la estación quedaron en manos del municipio puesto que éste había ya pagado por ellos.

El trazo de la vía a Tampico pudo haber cruzado por Rioverde y Cárdenas al mismo tiempo, sin embargo, al parecer la falta de acuerdo entre las autoridades rioverdenses y la familia Diez Gutiérrez impidieron un arreglo que satisficiera a ambas partes. Así se excluyó a Rioverde del trayecto y

probablemente lo mismo iba a ocurrir con Cárdenas en caso de que el ferrocarril hubiese cruzado por Rioverde. Lo que queda claro es que finalmente la balanza se inclinó a favor de la familia Diez Gutiérrez que indiscutiblemente tenía entonces una mayor influencia política que el partido de Rioverde.

En cuanto a las negociaciones (que finalmente fueron infructuosas), éstas estuvieron encabezadas por el jefe del partido Paulo Verástegui, quien junto con otros funcionarios municipales logró arreglar tanto la cesión de terrenos para el ferrocarril como la recaudación de los fondos necesarios para la subvención de diez mil pesos sin necesidad de aplicar el impuesto extraordinario que en principio se había contemplado, ya que los donativos personales de los propietarios y principales pobladores de Rioverde y Ciudad Fernández bastaron para cubrir la cifra.

3. 1902: El ramal San Bartolo Rioverde

Entonces todo esto no era nada.

**La llanura, húmeda y boscosa, no conocía mas seres que los animales [...]
Las aguas del río, a la sazón muy abundantes, se derramaban generosamente
sin utilidad ninguna, y de ella solo se aprovechaban los ampulosos árboles,
el yerbajal y el zacate**

Rafael Montejano Aguiñaga⁵⁸

Una vez que Rioverde quedó fuera de la ruta del ferrocarril a Tampico, autoridades y particulares buscaron alternativas al proyecto fracasado. Empresas alternas se plantearon pero ninguna logró concretarse de inmediato,

⁵⁸ Discurso pronunciado por Rafael Montejano Aguinaga durante los festejos del 350 aniversario de la fundación de Rioverde. *Rioverde 350 aniversario*, p. 13

no obstante, no se dejaron de generar expectativas por la posible construcción de un camino de hierro que llegara a esa población.

En este capítulo, antes de hacer la relación de los hechos que desembocaron en la inauguración del ramal San Bartolo-Rioverde registrada en 1902, haré mención de algunos proyectos fraguados después del fracaso de 1884, lo que servirá para mejor comprender las razones que postergaron la llegada del ferrocarril a tierras rioverdenses.

3.1 Otros proyectos ferroviarios para Rioverde

Se ha hecho ya mención a la forma en que el gobierno de Porfirio Díaz fomentó la construcción de ferrocarriles en el territorio nacional mediante las concesiones a los gobiernos estatales. Una de estas concesiones la obtuvo el gobierno del estado de San Luis Potosí en junio de 1883, para construir un ferrocarril en el Altiplano que partiría del Potrero y llegaría al Cedral en el partido de Catorce. Sin embargo, la concesión fue declarada caduca por la Secretaría de Fomento el 16 de junio de 1886 por no haberse obtenido resultados positivos, ya que únicamente se habían construido unos cuantos kilómetros.

En ese mismo año, el ya ex gobernador del estado Pedro Diez Gutiérrez organizó una compañía para construir un ferrocarril que iría de Vanegas hacia el Cedral y luego de pasar por Matehuala llegaría a Rioverde.⁵⁹ Cabe señalar que en Vanegas el Ferrocarril Nacional Mexicano instaló una estación, por lo que esta vía férrea enlazaría a Rioverde con dicho camino de hierro.

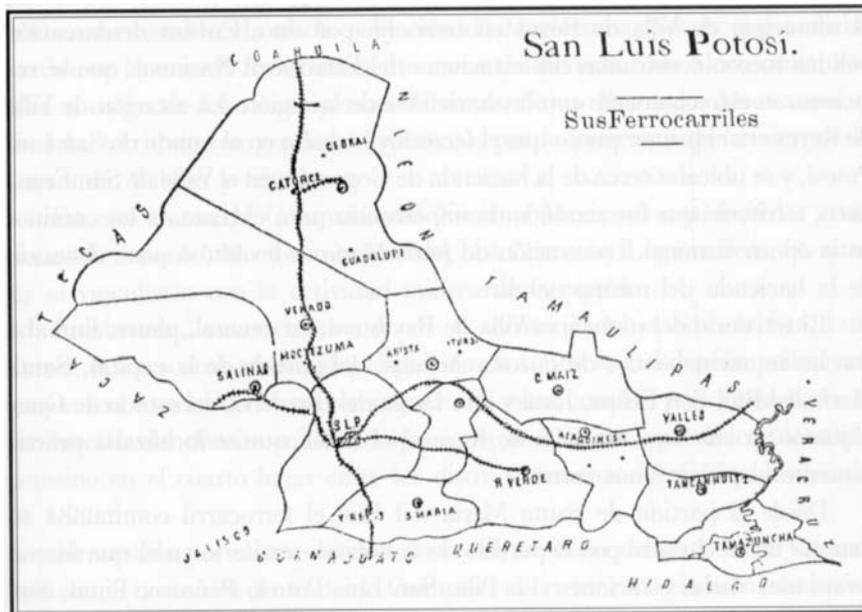
La sociedad formada por Díez Gutiérrez logró construir el tramo Vanegas-Matehuala antes de traspasar la concesión en 1898 a la compañía constructora del ferrocarril "Potosí and Rioverde", la cual se había organizado en Nueva Jersey con capital norteamericano.⁶⁰ Dicha empresa pertenecía a Robert S. Towne, quien también era propietario de la Compañía Metalúrgica Mexicana, que había instalado en la capital potosina una fundidora y tenía intereses en la zona minera del estado.

Ferrocarriles en el estado potosino, 1901⁶¹

⁵⁹ Los tres socios principales de esta compañía eran Pedro Diez Gutiérrez, Felipe Muriedas y Blas Escontría. AHESLP protocolos del notario Antonio de P. Nieto 1 de agosto de 1889.

⁶⁰ Blas Escontría, Felipe Muriedas y Ester Guzmán viuda de Diez Gutiérrez venden a la compañía Potosí y Rioverde o la que organice o a quien represente sus derechos, la concesión que para seguir construyendo con subvención el ferrocarril que ellos ya tienen construido de Vanegas a Matehuala hasta llegar a Rioverde. Contrato de compraventa de la concesión para construir un ferrocarril de Vanegas a Rioverde. *Ibidem*, 5 de febrero de 1898.

⁶¹ Aunque el autor del mapa incluyó una vía férrea entre la ciudad de San Luis Potosí y la de Rioverde, ésta no existía.



Ferrocarriles y partidos en la entidad 1901. Fuente: Bartolo Guardiola, *Primer libro de geografía del estado*, p. 31.

La concesión que obtuvo la empresa “Potosí & Rioverde” incluyó solamente el tramo Matehuala-Rioverde⁶² y los términos en los que fue traspasada la obligaron a pagar \$1 000 por cada kilómetro que construyera, teniendo que entregar como mínimo \$60 000 a los vendedores en bonos o certificados otorgados por el gobierno federal como subvención. Además, la compañía tendría la opción si de obrar a favor de sus intereses y prolongar la vía mas allá de Rioverde, teniendo un plazo de tres meses para modificar la concesión y llegar a un acuerdo con el gobierno federal. En el caso de que no obtuviera un acuerdo favorable podría revocar el contrato siempre y cuando no sucediera fuera del mismo plazo.

Al parecer, la “Potosí and Rioverde” llegó a un acuerdo con el Ejecutivo federal, pues un año después entregó los primeros \$60 000 a los vendedores.

⁶² El tramo Vanegas-Matehuala y el ramal Cedral-Potrero fueron traspasados posteriormente a la empresa del Ferrocarril Nacional Mexicano.

El 7 de febrero de 1889 pagó en la ciudad de México \$58 000 a través de su apoderado Donald Broman y el 5 de abril del mismo año los \$2 000 restantes.

La Potosí and Rioverde consiguió algunas donaciones de terrenos gratuitos para la vía y estaciones. Por ejemplo, la familia Verástegui de su rancho de San Martín (también conocido como San Isidro), ubicado en el partido de Guadalcázar, le cedió terrenos para estación y derecho de vía.⁶³ Sin embargo, la empresa no utilizó dichas tierras pues modificó el trazo con autorización del gobierno federal y propuso construir un ferrocarril directo entre la capital potosina y Rioverde, aunque finalmente éste llegó únicamente a la sierra de Álvarez. Las fuentes consultadas no ofrecen mas información sobre el caso, mas lo que es claro es que la vía que llegaba entonces hasta Matehuala ya no avanzaría ni un kilómetro mas hacia territorio rioverdense y tampoco lo haría el Potosí and Rioverde. Nuevamente la familia Verástegui estaba inmiscuida en el asunto y otra vez el ferrocarril se negaba a llegar a la cabecera del partido rioverdense.

Es preciso señalar que en muy pocos casos las concesiones para construir ferrocarriles domésticos otorgadas a empresas o sociedades integradas por capital nacional lograron los resultados deseados. El tema ha sido tratado por Paolo Riguzzi en su artículo “Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles”,⁶⁴ especialmente en el apartado titulado “Los obstáculos al

⁶³ AHESLP protocolos del notario Antonio P. Nieto. 18 de abril de 1899.

⁶⁴ Paolo Riguzzi, “Mercados, regiones y capitales en los ferrocarriles de propiedad mexicana. 1870-1908”, en: Sandra Kuntz Ficker y Priscila Connolly (coord.), *Ferrocarriles y obras públicas*, Instituto Mora, México 1999, pp. 39-70.

ferrocarril".⁶⁵ Dicho texto nos permite comparar el caso del ferrocarril Vanegas-Rioverde con otros y nos lleva a pensar que efectivamente en muchos casos las condiciones otorgadas a particulares se convirtieron en obstáculos y no en promotoras de la construcción de ferrocarriles, pues como afirma el mismo Riguzzi, el inversionista nacional más que buscar la inversión de capital propiamente dicha se colocaba en una posición de intermediario que especulaba con las ganancias producidas por el traspaso de las concesiones.⁶⁶

Además de los proyectos ferrocarrileros que contemplaron a Rioverde que se han mencionado hasta aquí, en enero de 1900 Franco Verástegui buscó tender una línea ferroviaria de madera o de fierro desde su hacienda de Ojo de Agua⁶⁷ hasta la estación del Ferrocarril Central de San Bartolo. Sin embargo, no se trataba de un ferrocarril para el servicio de carga o pasajeros, pues la intención de Verástegui era únicamente contar con un medio de transporte eficaz para trasladar los durmientes que había acordado vender al Ferrocarril Central Mexicano.⁶⁸

⁶⁵ El caso que Paolo Riguzzi trata es el de la compañía llamada Los Catorce organizada en 1870 para construir un ferrocarril interoceánico y que fracasó en su propósito. *Ibidem* pp. 40-44.

⁶⁶ Como ya se dijo en el capítulo primero, antes de permitir la entrada a México de los consorcios ferroviarios estadounidenses, el gobierno federal asignó 20 concesiones a los gobiernos estatales para la construcción de líneas regionales, con subsidio por kilómetro construido y en algunos casos garantía de rentabilidad. El propósito primario de los grupos era el capital gain dado por el traspaso y la venta de las concesiones y de los pequeños tramos construidos a los grupos extranjeros. Se trataba pues de la comercialización de un privilegio dado por una situación de monopolio bilateral, y de una intermediación especulativa. *Ibidem* pp. 43-44.

⁶⁷ Esta hacienda de Ojo de Agua de Solano la adquirió Paulo Verástegui hijo en 1856 de los agustinos quienes ante el panorama ofrecido por las leyes de desamortización se la vendieron. Jan Bazant no la incluye en la lista de propiedades que generaban ingresos a la familia Verástegui pero como se observa en diversos documentos del AHRM ésta pertenecía a Franco Verástegui en 1900.

⁶⁸ AHESLP, Registro Público de la Propiedad y el Comercio, protocolos del notario Jesús H. Soto 11 de enero de 1900.

Como la pretendida vía debía cruzar por terrenos de la hacienda de Angostura, Verástegui necesitaba que la familia Espinosa y Cuevas, propietaria de dicha hacienda, consintiera en que ésta cruzara por los terrenos de su propiedad, lo cual permitió bajo ciertas condiciones fijadas ante notario público en el mismo mes de enero de 1900 en la ciudad de San Luis Potosí.⁶⁹

La vía tendría 60 cm. de ancho entre rieles y correría por una franja de 6 metros de anchura en total (tres metros de cada lado, incluido el derecho de vía). De acuerdo al contrato, el arrendamiento se acordó en 0.25 centavos por cada cuerda de leña que fuera transportada por Verástegui y 2 centavos por cada durmiente. Dichos pagos se efectuarían mensualmente. También se estipuló que en caso de que la vía reportara alguna utilidad para la familia Espinosa y Cuevas, Franco Verástegui se vería obligado a ceder los derechos a la hacienda de Angostura y mantendría únicamente los correspondientes al tramo que cruzara por su hacienda de Ojo de Agua. Sin importar que la vía pasara a manos de la familia Espinosa y Cuevas, Verástegui se comprometía a cumplir cabalmente lo estipulado en la carta que les remitió en marzo de 1899:

[...] cortar toda la leña que tiene el terreno comprendido entre el camino real, que va de la Pastora a Ciudad Fernández, pasando por enfrente del rancho de Mojarrillas y el lindero norte de esta hacienda [Ojo de Agua] con la Pastora, Angostura, La Boquilla y ejidos de Ciudad Fernández, cuyo lindero principia en la mojonera de piedras negras y termina en donde el lindero de Ciudad Fernández. Toda la leña contenida en este terreno, será cortada por mí y vendida a ustedes [Espinosa y Cuevas] al precio de \$3. 25 por cuerda, puesta a la orilla de la vía, entregando anualmente 2 000

⁶⁹ *Ibidem.*

cuerdas como minimum y diez mil como maximum hasta concluir la leña contenida en el terreno expresado, fijando la cantidad de 1000 000 cuerdas como maximum de mi entrega obligatoria para que concluida esta cantidad quede por mi exclusiva cuenta la leña sobrante [...] ⁷⁰

La construcción de la vía propuesta por Verástegui iniciaría el 15 de mayo de 1900 y el contrato tendría una duración de cinco años, pudiéndose dar por terminado el arreglo entre otros casos cuando el señor Verástegui transportara madera y durmientes que no pertenecieran a su hacienda o que no fueran de su propiedad.

Aunque esta vía de madera no es un proyecto ferroviario propiamente dicho, su mención se debe a que este caso es un ejemplo de que la venta de durmientes requería de un medio de transporte mas eficaz y también de que la actividad que motivó la iniciativa de construirla fue precisamente el labrado de estas trabes, asunto que se tratará más ampliamente en el último capítulo. Por otro lado, es posible afirmar que el proyecto de Franco Verástegui pudo haberse derivado de los mismos motivos que especificó la sociedad Agrícola Mexicana en un artículo publicado en el periódico oficial del estado de San Luis Potosí el 24 de enero de 1901:

[...] Así es que, cuando en territorio despoblado y falto de caminos llega por primera la vía de un ferrocarril o el comisionado de los tratantes por mayor en maderas el interés personal o actual de los nuevos consumidores provoca la destrucción de los bosques mas inmediatos y accesibles, pues que los mas lejanos no pueden competir con ellos en la baratura de los precios. Por su lado el dueño del bosque se encuentra repentinamente en posesión de un capital nunca soñado, y que asciende a varias veces el valor que hasta entonces tenia el arbolado con todo y terreno... ⁷¹

⁷⁰ *Ibidem.*

⁷¹ AHESLP, periódico oficial del estado de San Luis Potosí. Tomo XXVII, enero 24 de 1901

3.2 Nuevas negociaciones con el Central Mexicano

De acuerdo al cuadro que integra el anexo 1 al final del capítulo y tomando en cuenta únicamente las municipalidades de Rioverde y Ciudad Fernández, encontramos que un ramal entre San Bartolo y Rioverde irradiaría su influencia directa sobre 19 haciendas y 10 ranchos localizados en el municipio rioverdense, así como 5 haciendas y 10 ranchos en Ciudad Fernández, lo que nos da un total de 24 haciendas y 20 ranchos. Además, hay que considerar a los habitantes de ambas poblaciones, junto con las dos congregaciones existentes en Ciudad Fernández, lo que significa que podría aportar a la empresa ferrocarrilera ingresos por el transporte de pasajeros y por carga. Dicho en términos económicos, el mercado del ramal podía ser amplio.

Las negociaciones para la construcción de dicho ramal iniciaron en 1899, cuando nuevamente ingenieros de la compañía del Ferrocarril Central Mexicano se encontraban realizando estudios por la zona en busca del camino mas factible hacia Rioverde, ya fuera a partir de su estación Tablas o de la que tenía en San Bartolo, ambas en la ruta a Tampico.⁷² Aparentemente la falta de agua en los talleres del Ferrocarril Central ubicados primero en Rascón y luego en Cárdenas fue el motivo que impulsó a la empresa inicialmente a analizar la

⁷² Las estaciones de Tablas y San Bartolo formaban parte de la línea San Luis-Tampico. La primera se encontraba en el kilómetro 376.6 de la línea mientras que la segunda se ubicaba en el 356.6, ambas estaban dentro de la hacienda de Angostura y como se verá mas adelante, sería desde San Bartolo desde donde se construiría el ramal. Carregha Lamadrid Luz, Begoña Garay Lopez, Narvaez Berrones Jesus, Camino de hierro al puerto. Estaciones del Ferrocarril Central Mexicano en el Estado de SLP., El Colegio de San Luis, México 2002, p.128

posibilidad de tender una vía hacia Rioverde. Sin embargo, cabe mencionar que en ese último sitio la compañía contaba con ese recurso, por lo que ésta no era la única motivación que tenía para contemplar territorio rioverdense y como se mencionó arriba, Rioverde representaba un mercado mas o menos atractivo. De cualquier modo, para las autoridades rioverdenses el punto de partida para reiniciar las negociaciones con la empresa fue el asunto del agua, tal como apuntó el funcionario municipal Martínez:

[...] en vista de que la compañía del Ferrocarril Central ha tropezado con grandísimas dificultades por la falta de agua en los diversos puntos donde ha puesto sus talleres, cosa que actualmente le pasa en Cárdenas, cosa que no le pasaría si trajera sus talleres a esta población, hace la proposición de que la I. Corporación municipal nombre una comisión con los datos que pueda recabar sobre el caso, a efecto de proponer a la compañía del Ferrocarril Central para que haga una desviación de la vía de San Luis Potosí a Tampico pasando por esta ciudad donde puede establecer sus talleres por la abundancia de agua que hay en ella [...].⁷³

Los talleres del Central se instalaron primero en Rascón y después se trasladaron a Cárdenas, por lo que la intención del partido de Rioverde de plantear al Central una desviación de la vía no tenía ya razón de ser, sin embargo, la posibilidad de comunicarse con la vía a Tampico a través de un ramal cobró fuerza.

Para realizar las negociaciones con la compañía, las autoridades municipales nombraron una comisión especial formada por los señores

⁷³ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 19 de septiembre de 1899.

Martínez y Eleno Cervantes, quienes se pusieron en contacto con la empresa para hacer la invitación correspondiente a que realizara las obras, ofreciéndole como se había hecho 18 años atrás el derecho de vía sin costo alguno. En su respuesta, el señor Nickerson, quien era el vicepresidente y gerente general del Ferrocarril Central Mexicano, determinó que el Ayuntamiento además se debía comprometer a proporcionar a la empresa todos los durmientes que requiriera para dicha obra.⁷⁴ Bajo estos términos iniciaron las negociaciones.

Sin embargo, las condiciones que la compañía del Ferrocarril Central proponía salían del control del Ayuntamiento y del partido mismo, pues hecho el cómputo en la sesión del cabildo municipal del 30 de noviembre de 1899 se estimó en cuatro reales el valor de cada durmiente, lo que daba un total de \$100 000.00, cifra considerada estratosférica por las autoridades rioverdenses para el presupuesto local, las que consideraron imposible atender semejantes peticiones.⁷⁵

Sumado a lo anterior, el Ayuntamiento consideró que proporcionar los durmientes representaba grandes dificultades, pues éstos se tenían que cortar, labrar y transportar, lo cual resultaría muy costoso, y aseguró que si esta cifra se sumaba a los cien mil pesos de subvención equivaldría a que el municipio construyera la vía por su cuenta (mas adelante se verá que esta estimación fue exagerada). Pero aun considerando lo complicado de la situación, las autoridades municipales resolvieron convocar a una junta a todos los propietarios del partido para buscar una solución, de la misma forma en que se

⁷⁴ *Ibidem*, 30 de noviembre de 1899.

⁷⁵ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 30 de noviembre de 1899.

había hecho en el infructuoso caso de 1882, es decir, se pretendía afrontar el reto mediante aportaciones personales, por lo que la participación de un sector de la población sería de primer orden aportando dinero en efectivo y en algunos casos los terrenos en los cuales se tendería la vía.

Para fines de 1899 la compañía había determinado construir, en caso de llegar a un acuerdo con el partido, un ramal y no una desviación de la línea principal San Luis –Tampico.⁷⁶ Ante esta decisión se estimó necesario asegurar la colaboración de los propietarios de las principales haciendas por donde habría de cruzar la vía. Dado que aun no se sabía si ésta vendría de la estación las Tablas o de San Bartolo, se hacia imprescindible ponerse en comunicación con los señores Espinosa y Cuevas, así como con el señor Casimiro García, propietario de la hacienda de La Boquilla, pues si la vía se tendía desde las Tablas ambas haciendas estarían en el trayecto; en cambio, si se construía desde San Bartolo serían los mismos Señores Espinosa y Cuevas y el señor Franco Verástegui los que donarían los terrenos necesarios.

El Ayuntamiento de Rioverde envió un oficio a estos propietarios explicándoles la cuestión, la solución que se vislumbraba y el asunto de los durmientes que se tendrían que entregar a la compañía, buscando con ello que cada uno fijara la cantidad de traviesas que estaría dispuesto a dar, o bien, en caso de que no les fuera posible donar alguna, que se comprometieran a

⁷⁶El regidor Martínez propuso ante el cabildo de Rioverde el 19 de septiembre de 1899 que se invitara a la compañía del ferrocarril Central a que desviara la vía a Rioverde en donde el agua para los talleres era abundante, dicha desviación se proponía por que se temía que al Ferrocarril Central no le conviniera tender un ramal a Rioverde, al final se optó por el ramal por lo que se deduce fue conveniente para el Central. AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 19 de septiembre de 1899.

otorgar al Ferrocarril Central rebajas en el precio de las cuerdas de leña que éste les comprara.

También se contempló la posibilidad de que el Ayuntamiento dotara a la empresa de la mano de obra necesaria para los trabajos de terracería en vez de los durmientes o de la subvención, sin embargo, se rechazó esta posibilidad por las complicaciones que ello podría traer.⁷⁷

Faltaba aun la opinión del gobierno estatal, al cual se notificó del proyecto, como también a los ayuntamientos de Ciudad Fernández, San Ciro y Pastora. Se buscaba que cada corporación aportara recursos en la medida de sus posibilidades, aunque a diferencia de la ocasión anterior, ahora no se asignó una cantidad específica a cada demarcación.

En la sesión de cabildo del 5 de diciembre de 1899 se nombraron diferentes comisiones cuya misión era recaudar los donativos voluntarios en todas las municipalidades del partido.⁷⁸ Al mismo tiempo las autoridades rioverdenses comenzaron una revisión de las finanzas del municipio e incluso contemplaron alternativas para allegar recursos a la corporación mediante la aplicación de leyes que se pasaban por alto tal como lo señaló un funcionario menor del Ayuntamiento quien hizo ver al resto la falta de celo en la aplicación de una singular multa:

⁷⁷ Véase la cita 34 de este capítulo.

⁷⁸ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 5 de diciembre de 1899.

El que suscribe comisionado de calles hace presente a esta respetable corporación que no obstante que la fracción XII del artículo 2 del presupuesto vigente previene una contribución a cada metro cuadrado que ocupe de la vía pública con andamios, materiales de construcción u otros objetos. Jamás he visto en los cortes o noticias de la agencia municipal partida alguna del producto de tal contribución y si constantemente andamios por meses enteros y materiales de construcción [...].⁷⁹

El problema de los recursos se suavizó un poco debido a que en la sesión del 30 de noviembre se expuso que el estimado sobre el costo de los durmientes fue excesivo y que la cantidad más aproximada a la realidad era de \$45 000. 00, suma más accesible para el partido que ya contaba para entonces con la respuesta afirmativa del ingeniero Casimiro García V. a uno de los oficios enviados a los principales propietarios por donde la línea se tendería.

El ingeniero García V. ofrecía otorgar gratuitamente a la compañía del Ferrocarril Central Mexicano terrenos para el derecho de vía por una extensión de 70 metros de ancho en toda la longitud que la línea atravesara por su hacienda de La Boquilla, con la única condición de que la compañía estableciera una estación de bandera en el punto que más le conviniera. Respecto a los durmientes, García respondió que llegado el momento de la construcción determinaría el número que podría proporcionar.⁸⁰

También los señores Espinosa y Cuevas contestaron afirmativamente a la dotación de terrenos en Angostura, pero señalaron difícil el asunto de los

⁷⁹ AHRM. Borrador de actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 23 de enero de 1900.

⁸⁰ AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 19 de diciembre de 1899.

durmientes porque según afirmaron el valor de éstos era casi el mismo que el de los rieles, por tanto el negocio no sería rentable. Además agregaron que de “buena fuente” estaban enterados de que en poco tiempo habría cambios en la gerencia de la compañía del Ferrocarril Central y recomendaban esperar a que se instalara la nueva para negociar con ella, buscando mejores condiciones.⁸¹ La única respuesta que faltaba era la del señor Franco Verástegui, quien no había contestado de manera formal al oficio aunque se conocía su opinión personal y se sabía que apoyaría en cuanto le fuera posible el proyecto.

3.3 Terrenos para el ramal

Al tenerse ya conocimiento del trazo del ramal, se estimó que este resultaba conveniente pues en términos generales el terreno por donde se tendería era plano, lo cual facilitaba la obra y bajaba los costos. A partir de este momento el señor Franco Verástegui jugó un papel central en las negociaciones, al ponerse en contacto directamente con el señor Nickerson y presionar para que las obras se iniciaran el 3 del mismo mes.⁸²

La subvención que el Ayuntamiento pagaría a la compañía se estimó entre \$40 000.00 y \$45 000.00 y se convino en que el pago se haría en efectivo, por lo cual el partido de Rioverde no entregaría durmiente alguno sino su equivalente en moneda. Por su parte, el señor Verástegui llevó a cabo diligencias con la finalidad de recaudar fondos entre los hacendados, logrando asegurar por estos medios la cifra de \$15 000. 00; mientras las autoridades del

⁸¹ *Ibidem*, 26 de diciembre de 1899.

⁸² AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 29 de enero de 1900.

municipio de Rioverde pretendían conseguir \$5 000.00, sin conocer aún los montos que las tres municipalidades restantes del partido aportarían. El resto sería reunido mediante la concesión que haría el gobierno estatal de un 10% de la recaudación de impuestos en el mismo partido,⁸³ o mediante la aplicación de un impuesto especial también en el partido.

Sin embargo, algunos regidores argumentaron que como las negociaciones se realizaban entre el señor Verástegui y el señor Nickerson, el Ayuntamiento de Rioverde oficialmente no tenía injerencia en el asunto y en ningún momento Nickerson había tratado el asunto con esa corporación, pues desde 1899 lo estaba haciendo con un particular. A fin de darle carácter oficial a las negociaciones, pidieron que Franco Verástegui se acercara al cabildo y le informara sobre todos los pormenores, lo cual hizo a la brevedad el referido personaje. De esta manera se formó una nueva comisión especial que se encargaría de todo lo relacionado con el proyecto del ferrocarril y que trabajaría conjuntamente con el señor Verástegui.⁸⁴

Finalmente, en febrero de 1900 se firmó el contrato entre la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano y los municipios de Rioverde y Ciudad Fernández (principales interesados y beneficiarios), con lo cual se formalizaba la construcción del ramal.⁸⁵ La necesidad de contar con los recursos tomaba un carácter urgente, porque la construcción sería más lenta si la compañía no recibía a la brevedad los \$40 000 que el partido se

⁸³ AHMR. Borrador de Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 20 de marzo de 1900.

⁸⁴ *Ibidem*, 30 de marzo de 1900.

⁸⁵ El 19 de febrero de 1900 la Secretaría de Gobierno del Estado remitió a Rioverde el acuse de recibo del contrato firmado. AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 19 de febrero de 1900.

comprometió a entregarle. Además, también era necesaria la entrega de las escrituras de aquellos terrenos que la vía ocupara fuera de las haciendas de Angostura y Ojo de Agua, así como de los terrenos para la estación que se construiría en Rioverde.⁸⁶

Cabe señalar que la cesión de los terrenos que hacían tanto la familia Espinosa y Cuevas como el señor Franco Verástegui se hizo oficial ante el notario público Jesús Fernández Soto en febrero de 1901.⁸⁷ Ambos contratos contienen las mismas cláusulas en donde se engloban los derechos y obligaciones contraídas. Los señores Espinosa y Cuevas cedían en propiedad al Ferrocarril Central Mexicano el terreno que ocuparía para la construcción del ramal San Bartolo a Rioverde, con la expresa condición de que la compañía construyera escapes o estaciones dentro de él y los trenes ordinarios se detuvieran en caso de que los hacendados lo requirieran.

La compañía se obligaba también a construir los guardaganados necesarios, así como a no obstruir el paso de las aguas de las fincas incluyendo las de aluvión, para lo cual construiría las alcantarillas y todos los pasos que fueran indispensables. El terreno que cedía la hacienda de Angostura constaba de 21 km. de largo y 30 de ancho en toda la línea, excepto en los lugares donde se construirían los escapes o estaciones, donde sería más ancho. En total, los Espinosa y Cuevas entregaban al Ferrocarril Central

⁸⁶ Las obras se comenzaron el 3 de febrero de 1901 en la estación de San Bartolo. AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde sesión del 10 de febrero de 1901

⁸⁷ La compañía recibía: "1.- El terreno necesario para una estación [...] 2.- el derecho de vía a contar desde el punto de partida del ramal mencionado hasta el límite de Angostura, siendo diez metros del centro de la vía de uno y otro lado. 3.- Dos mil pesos en efectivo que se depositaran en el Banco que se designe por esa corporación y que se entregaran a la compañía del ferrocarril central tan pronto como esté terminado el ramal. [...]" AHMR. Borrador de Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 24 de abril de 1900.

Mexicano 876 198 m² valuados en \$100 000, que la compañía recibió de forma gratuita.⁸⁸ Bajo similares condiciones el señor Verástegui cedió libre de cualquier costo una porción de terreno de 391 020 m² dentro de los linderos de su finca de Ojo de Agua de Solano.⁸⁹

El contrato y todos los acuerdos oficiales entre el partido de Rioverde y la Compañía del Ferrocarril Central se firmaron ante el notario público Luis Guerrero en la ciudad de México, donde se encontraban las oficinas centrales de la empresa, el 26 de enero de 1901. Ayuntamiento y empresa se comprometieron entre otras cláusulas a las siguientes:

- 1) El Ayuntamiento se compromete a dar el derecho de vía y local para la estación del ferrocarril, comprando los terrenos necesarios, para ello siempre que los dueños de las tierras de una manera racional y por precio equitativo la vendan al ayuntamiento. Mas si algún propietarios se negase a vender o lo quisiera verificar por un precio excesivo, la compañía queda obligada a hacerse de la tierra o tierras referidas haciendo uso del derecho de expropiación.
- 2) La compañía del Ferrocarril Central se obliga a terminar el ramal cuando más en el término de un año.
- 3) Que se obligue la compañía a que las tarifas que rijan de San Bartolo a Rioverde no sean más elevadas que las que tiene la división de San Luis a Tampico.
- 4) Hacer todos los trazos a nivel en las calles de los Aztecas, Dinerada, Zaragoza, Platón, Sánchez Ponce y Porfirio Díaz con el fin de que no se interrumpa el libre trafico de dichas vías, así como no permanecerá el material rodante sobre dichas calles.
- 5) Que la expresada compañía tendrá derecho sobre las aguas de Rioverde únicamente por la cantidad a que tengan derecho las tierras que ocupe la estación.
- 6) Que la compañía hará los trazos a nivel de todas las acequias, zanjas, desagües y regaderas a fin de que no se interrumpa el curso de

⁸⁸ Posteriormente el 11 de febrero de 1902 los mismos señores Espinosa y Cuevas cedieron dos porciones más de terreno dentro de su hacienda de Angostura para que entre los kilómetros 17 y 18 se construyera un escape o estación. AHESLP Registro Publico de la Propiedad y el Comercio. Protocolos del notario Jesús Hernández Soto, 11 de febrero de 1902.

⁸⁹Las respectivas escrituras se levantaron ante el notario público en la ciudad de San Luis Potosí. AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesiones del 2 y 4 de febrero de 1901.

las aguas ni los derechos constituidos por los vecinos para los riegos de sus huertas y tierras de labor.

7) Pondrá la compañía tren diario de viaje redondo de San Bartolo aunque sea unido en conexión con el de San Bartolo a San Luis.⁹⁰

Es preciso señalar que no obstante que la mayor parte de la vía se tendería dentro de las dos haciendas mencionadas, otro tanto afectaría propiedades más pequeñas y era necesario indemnizar a los propietarios de estos terrenos, entre los que se incluían aquellos en los que se fincaría la estación. También cabe mencionar que tanto Rioverde como Ciudad Fernández indemnizarían a los afectados a través de la comisión especial conformada para tal efecto y ambas municipalidades recaudarían recursos para cubrir dichas indemnizaciones.

Para mayo de 1900 se había logrado reunir casi en su totalidad la suma de \$40 000 mediante donaciones particulares hechas por los principales propietarios del partido, por lo que se desechó la intención de obtener el 10% de los impuestos. Sin embargo, restaba a las municipalidades de Rioverde y Ciudad Fernández adquirir los terrenos para estación. Con ese fin se había formado una comisión especial integrada por el señor Gallardo y el señor Franco Verástegui, la cual informó el 12 del mismo mes que en entrevista con el gobernador se acordó imponer una contribución especial destinada a la adquisición de dichos terrenos.

⁹⁰ Esta información fue localizada en microfilm marcado como rollo numero 1. Eugenio Verástegui y Rafael Montejano y Aguinaga seleccionaron el material en 1955 bajo la dirección de Pompa y Pompa, el material fue tomado del Archivo de Rioverde. el microfilm se encuentra en la Biblioteca del Museo Nacional de Antropología.

Efectivamente, el gobernador autorizó al partido para contratar un empréstito por la cantidad necesaria para liquidar los terrenos, la cual se pagaría mediante la aplicación de la contribución especial que se fijaría tomando en cuenta el monto del préstamo. Dicha contribución solo aplicaría por el tiempo necesario para cubrir el adeudo, aunque antes de proceder de esta forma se intentaría obtener el dinero de donativos voluntarios. Se entendía que esto era más simple y a la larga sería mejor para los propietarios del partido, pues el cobro de la contribución significaría aportar una mayor cantidad que la que se erogaría mediante el donativo voluntario.⁹¹

La cifra calculada únicamente para los terrenos de estación era de \$5 000 a \$6 000 y a ella había que añadir el costo de la indemnización de las tierras para la vía, que únicamente en el caso de Rioverde reportaban la suma de \$3 000 por 31 predios; sin contar lo que se habría de pagar por los terrenos afectados en Ciudad Fernández.⁹²

Tomando como referencia las cifras anteriores, probablemente las indemnizaciones para Ciudad Fernández no rebasaban los cinco mil pesos, por lo que el total por este concepto sería aproximadamente de \$15 000. Si a ello le sumamos los \$40 000 que la compañía del ferrocarril recibió a modo de subvención, el total erogado por el partido de Rioverde para la construcción del

⁹¹ “[...] El ciudadano Martínez dijo que realmente el principal objeto por ahora es nombrar una comisión como se ha dicho para ver si es posible conseguir entre los vecinos de todos los municipios que contribuyan con donativos voluntarios para evitarles el pago de un 43% mas en caso de imponer la contribución, haciéndoles saber que de todos modos tienen que arbitrarse esos recursos y que no es lo mismo pagar un peso por de pronto que 43 centavos o 50 mas después por los adicionales y el 8% por honorarios por recaudación. Que el principal objeto es hacerles ver la ventaja que obtienen dando donativos por verse la corporación precisada a exigirles la contribución por el decreto que tiene que expedirse [...]” AHMR. Borrador de Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 22 de mayo de 1900.

⁹² AHMR. Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 13 de enero de 1901.

ramal fue de entre \$55 000 y \$60 000. A este gasto se sumaron otros menores así como los efectuados para las fiestas de inauguración que más adelante mencionaré.

Otra fuente de ingresos a la que recurrieron las autoridades rioverdenses fueron los ejidos propiedad del municipio y los terrenos conocidos con el nombre de “la estación”, pues ahí se había pensado instalar la estación en la década de 1880, los que estaban ubicados en el barrio de los Ángeles. Fue necesario buscar un perito quien asesorado por alguna de las personas mejor entendidas delimitara correctamente los linderos de dichos ejidos, por no conocerse adecuadamente los límites de lo ya enajenado a particulares y lo que quedaba por vender.⁹³

[...] en efecto deben reconocerse los bienes de los terrenos que existen sin vender y toda la superficie de los enajenados para recoger el exceso que tengan algunos, y estos datos deben dársele al perito que se nombre para que pueda hacer la rectificación que sea, pues según esta informado la capacidad del terreno que resta por vender es de 77 ha [...]⁹⁴

La mayoría de los propietarios quedó conforme con los precios de indemnización cuyo avalúo llevó a cabo el señor Natividad Ferretiz, siendo muy pocos los inconformes. La razón era que aprovechando las circunstancias algunos pretendieron obtener una buena ganancia de la venta de sus terrenos

⁹³[...] es muy importante practicar el reconocimiento de los terrenos en cuestión por que en efecto no se sabe con toda seguridad que cantidad de hectáreas representa el terreno sobrante por que según se acaba de decir hay personas que tienen mas cantidad de terreno del que compraron [...]. AHMR Borrador de Actas del Ayuntamiento de Rioverde, sesión del 22 de abril de 1901.

⁹⁴ *Ibidem*.

inflando el precio. En dichos casos el municipio cedió la iniciativa a la compañía del ferrocarril que por ley podía proceder a la expropiación de los terrenos que resultaban de “utilidad pública”, que si bien no podía realizar por si misma la expropiación si podía solicitarla al gobierno federal o estatal.

Los datos que a continuación se presentan se han extraído de algunos contratos de compraventa que al parecer se realizaron bajo la modalidad de expropiación,⁹⁵ entendiéndose que más de un propietario pretendió hacer un “ahorrito” de sus terrenos, aunque estos fueron en realidad una minoría. El precio de cada terreno variaba de acuerdo a la superficie afectada, su ubicación y características; mientras el monto a pagar se trataba individualmente con cada propietario, por lo que no existió nada parecido a un precio standard por metro cuadrado.

Pagos por terrenos en Ciudad Fernández

Propietario	Ubicación	Dimensión	Precio
Teófilo Cadena	Noveno barrio de Ciudad Fernández	39 metros de longitud y de 30 metros de ancho. Total: 1 160 m ²	\$2.00
María Encarnación Arcos	Noveno barrio de Ciudad Fernández	50 metros de largo por 30 de ancho. Total: 1 378 m ²	\$80 00
Wenceslao Ruiz	Décimo barrio de Ciudad Fernández	207 metros de largo y 30 metros de ancho. Total: 6 210 m ²	\$9.81

Fuente: microfilm de la Biblioteca del Museo Nacional de Antropología numero 1.

Como podemos ver, el precio de cada predio varió radicalmente. Desconocemos las causas y los arreglos a que hayan llegado los propietarios con la compañía del ferrocarril, posiblemente el Ayuntamiento de Ciudad Fernández pudo haber hecho otro pago compensatorio pues el valor

⁹⁵ El artículo 4° del contrato especificaba que “Como este convenio se celebra como consecuencia de las leyes de expropiación por causa de utilidad pública, queda expresamente estipulado que el uso del terreno vendido se hará exclusivamente en servicio del ferrocarril Central. *Ibidem*.”

adjudicado por ejemplo a la propiedad del señor Wenceslao Ruiz, que en este caso es el mas grande de los que aquí presentamos, solo llegó a \$9.81, mientras María Encarnación Arcos recibió \$80 por un terreno casi seis veces menor. Probablemente la diferencia en los precios tenga relación con el mecanismo de adquisición, pues tratándose de venta y no de expropiación, la cantidad podría ser mayor.

Tanto por donación como por expropiación o venta se dotó al ramal San Bartolo-Rioverde de los terrenos para la vía, derecho de vía y estaciones sin costo para la compañía, pues si acaso lo tuvo fue mínimo, Los gastos que ésta tuvo que asumir fueron los causados por la construcción en sí de la obra, aunque también contaba con la subvención federal, como se explicará en el siguiente capítulo. El ramal de 43 km. de longitud que finalmente unió a Rioverde con la ya considerable red ferroviaria del país se inauguró el 25 de mayo de 1902 con la presencia del gobernador del estado, Blas Escontría:

A las 12:15 p.m. de ayer regreso a esta capital el señor gobernador del Estado acompañado del señor General Jefe de la Zona y demás personas invitadas a la solemne inauguración del ferrocarril de San Bartolo a Rioverde, importantísima mejora inaugurada el 25 del actual (febrero de 1902). Todo el vecindario de Rioverde se prestó gustoso a celebrar dignamente tan fausto acontecimiento, teniendo sus fiestas verdadera esplendidez [...] Llegó la primera locomotora a esa ciudad a las dos de la tarde el citado día 25. A su llegada en un hermoso templete levantado donde va a edificarse la estación dio la bienvenida al señor gobernador y demás personas en nombre de la ciudad Juan F. Barragán, quien pronunció un correcto discurso que fue frenéticamente aplaudido. En seguida el Primer Magistrado del Estado declaró

inaugurado el ferrocarril a cuya declaración el pueblo se desbordó en positivo entusiasmo, justamente conmovido por haber alcanzado tal progreso [...].⁹⁶

Las fiestas de inauguración sellaron un episodio en la historia del partido de Rioverde. Prácticamente dos décadas transcurrieron antes de que el camino de hierro llegara a ese lugar. La revolución estalló tan solo ocho años después, sin embargo, la población rioverdense pudo disfrutar del “caballo de hierro” hasta la década de los noventa del siglo XX, cuando el presidente Ernesto Zedillo envió al Congreso de la Unión la iniciativa que permitió la participación del capital privado en el sector ferroviario,⁹⁷ con lo que igual que otros, el ramal San Bartolo-Rioverde dejó de funcionar.

3.4 Construyendo el “progreso”

Además de los fenómenos generados directamente por el mismo ferrocarril, es oportuno señalar que al mismo tiempo que este transporte se introduce en Rioverde, se establecen también otros servicios modernos. Por un lado se regulariza el uso del agua y el pago correspondiente; además en el mismo año de 1902 se inaugura el alumbrado público y por esos mismos años se instala el primer teléfono en la población, llegando así los tres pilares de la vida moderna en un breve lapso a la ciudad de Rioverde: energía eléctrica, teléfono y ferrocarril.⁹⁸

⁹⁶ AHESLP Periódico oficial de San Luis Potosí. Mayo 28 de 1902.

⁹⁷ Carregha Lamadrid Luz, Begoña Garay López, Narvaesz Berrones Jesús, *Camino de hierro al puerto. Estaciones del ferrocarril Central Mexicano en el estado de San Luis Potosí*, El colegio de San Luis, México 2003, p. 13.

⁹⁸ Luz Carregha Lamadrid, *(Estudio introductorio y notas) Álbum Rioverdense; Colección de escritos, datos históricos y estadísticos recogidos y coleccionados por Adolfo B. González (1902)*, El Colegio de San Luis, México 2002.

También otras obras fueron construidas en la época y seguramente mejoraron en mucho la apariencia de la ciudad. Adolfo B. González cita entre ellas la construcción de un kiosco, el empedrado de algunas calles y la apertura de una nueva avenida que conduciría a la estación del ferrocarril.⁹⁹

Como se ha mencionado, la familia Verástegui estuvo inmiscuida desde 1882 en el proyecto ferroviario. Era posiblemente la más importante en la zona de Rioverde, la mayoría de sus propiedades se encontraban hacia el oriente del partido y habían quedado fuera de la ruta del ferrocarril a Tampico, y aparentemente sus finanzas no iban del todo bien. Se esperaba que el ramal a Rioverde, impulsara las actividades comerciales beneficiando a la población y obviamente a las haciendas porque sus mercados se ampliarían o bien por que los costos de transporte se reducirían.

Cada ferrocarril o cada ramal que se construyó durante el porfiriato poseyó características propias, las singularidades de cada proyecto fueron determinadas por las particularidades regionales, actividades comerciales, conformación étnica de la población, clima, geografía, etc. Esto se puede apreciar mejor si comparamos el ramal San Bartolo-Rioverde con otros casos, por ejemplo el del ferrocarril San Martín Texmelucan en el estado de Puebla.¹⁰⁰ El caso es similar en cuanto que los hacendados de esa zona también quedaron fuera del ramal a Puebla del Ferrocarril Mexicano. Sin embargo, ellos unieron esfuerzos para obtener una concesión que les permitiera construir un

⁹⁹ *Ibidem.* pp. 62-63.

¹⁰⁰ Este caso es estudiado por Lucía Salazar Garrido "El ferrocarril en San Martín Texmelucan" en: *Memorias del IV Encuentro de investigadores del ferrocarril. Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*, México, 2000, pp. 240-244.

ferrocarril a Apizaco. Dicha concesión no fue otorgada debido a las quejas de diversos pueblos como Nativitas, Santa Inés Tetlatlauca, San Miguel Xochitecatitla, entre otros.¹⁰¹

La oposición se basó en el argumento de que con la construcción de los terraplenes para el ferrocarril las tierras de los pueblos quedaban expuestas a ser afectadas por los desbordamientos del río Zahuapan, además de que consideraban que el ferrocarril les quitaría parte de sus terrenos.¹⁰² Sin embargo, la misma oposición al ferrocarril de Apizaco obligó a que la concesión se modificara completamente resultando así el ferrocarril San Martín Texmelucan, el cual no estuvo excluido de problemas aunque finalmente se solucionaron y la línea se inauguró en 1882.

Otro ejemplo que permite identificar la peculiaridad del ramal San Bartolo Rioverde es el del Oriental-Teziutlan, también en el estado de Puebla.¹⁰³ Este ramal se inauguró en 1900 y fue construido con un propósito específico: transportar cobre de los yacimientos localizados a fines del siglo XIX en Mexcalcuatla, poblado que dista 9 kilómetros de Teziutlan. Mencionar la diversidad etnolingüística que alberga Teziutlan y sus alrededores está de más. Las diferencias con Rioverde son más que evidentes, ya que para el siglo XIX este último no poseía ya población indígena, por lo menos sustancialmente. Otra discrepancia radica en que tampoco en Rioverde se encontraban minas en explotación, por lo que el ramal a San Bartolo era eminentemente agrícola y

¹⁰¹ *Ibidem.* p 240

¹⁰² *Ibidem.*

¹⁰³ María Isabel Guerrero Gutiérrez, "El ramal Oriental-Teziutlan en el contexto del proyecto porfirista" en: *Memorias del tercer de investigadores del ferrocarril*, México 1998, pp. 149-159.

su principal clientela en cuanto al transporte de carga serían las haciendas y ranchos de la zona comprendidos en el cuadro del anexo 1.

Conclusiones

La construcción del ramal San Bartolo-Rioverde requirió de la participación de diversos sectores de la población del partido rioverdense. Algunos proporcionando donativos, otros cediendo terrenos y algunos más como enlaces en las negociaciones. La aplicación del impuesto especial que se proyectó no fue necesaria pues al final los donativos voluntarios fueron por sí mismos suficientes para sustentar la erogación por el concepto de durmientes que exigía el Central Mexicano.

El establecimiento del ferrocarril en Rioverde y Ciudad Fernández fue un proyecto largamente planeado; poco más de 20 años pasaron hasta que finalmente se efectuó su construcción. Las dificultades y los problemas que retrasaron la llegada del ferrocarril fueron de diferente índole, pero la organización dentro del partido de Rioverde fue buena y efectiva en los dos casos específicos que se han tratado, el de 1882 y el de 1902. En ambos casos se lograron reunir los recursos necesarios y la población actuó solidariamente, al menos no se localizó ningún documento que permita hablar de algún síntoma de rechazo o desacuerdo de ningún sector de la población respecto del proyecto ferroviario. En términos generales, aparentemente la población tanto de Ciudad Fernández como de Rioverde estaba de acuerdo con el ramal.

El ferrocarril impulsó la necesidad de recursos del partido cuyas autoridades vieron la necesidad de una mayor eficiencia en el cobro de impuestos y multas que antes no se cobraban ni se tomaban en cuenta. La documentación consultada no permite señalar con exactitud cual fue la suma de recursos provenientes de estas fuentes, ni como aumentó la recaudación en el partido, pero es claro que los funcionarios locales buscaron allegar una mayor cantidad de recursos a la corporación.

Se ha mostrado también como la familia Verástegui estuvo inmiscuida desde 1882 en el proyecto ferroviario. Su participación como intermediaria y como principal promotora del proyecto me llevó a recapacitar y pensar en los motivos que impulsaban tal empuje y constancia por la promoción de la iniciativa ferroviaria. La mayoría de sus propiedades se encontraban hacia el oriente del partido y habían quedado fuera de la ruta del ferrocarril a Tampico, aparentemente sus finanzas no iban del todo bien. Se preveía que el ramal a Rioverde sacaría del aislamiento la zona oriente del partido e impulsara las actividades comerciales porque los mercados se ampliarían y los costos de transporte se reducirían.

No cuento con datos que nos indiquen si efectivamente el ferrocarril impulsó las finanzas de los Verástegui y de la zona en general, mas en cambio lo que aquí interesa resaltar es la importancia de la participación de esa familia en la construcción del ramal San Bartolo Rioverde. Al menos en este caso, los intereses de la élite local compaginaron con los de la comunidad en general, es decir los intereses de las elites, de las autoridades y las del resto de la

población concordaron e incluso no hubo una división entre ellas y ningún conflicto surgió por la elección de la ruta que habría de seguir la vía, como tampoco ninguna disputa por ubicar las estaciones, etc. El trazo del ferrocarril no representó problemas con poblaciones ni se suscitaron conflictos por el trazo mismo.

La compañía del Ferrocarril Central fue la encargada de construir el ramal y los terrenos que ocupó la vía y las estaciones le fueron otorgados gratuitamente. En 1882 y en 1902 la empresa pidió lo mismo: escrituras de dichas tierras sin costo alguno. La diferencia sustancial estuvo en el monto pedido a manera de subvención, pues en 1882 solicitó al partido \$10 000 y en 1902 todos los durmientes necesarios. Como se explicó, la escasez de madera obligó a las autoridades a dar su equivalente en efectivo y la suma ascendió a \$40 000. La diferencia fue de \$30 000.

En 1882 la compañía tenía que construir la vía a Tampico, por lo tanto el consumo de materiales era mayor, lo cual provocó que los encontrara disponibles a buen precio y en abundancia. Sin embargo, aparentemente, en 1902 por tratarse de un pequeño ramal de 43 kilómetros, estos se encarecieron porque se requerían cantidades menores o era más difícil conseguirlos, lo cual seguramente elevaba los costos y también el paso de los años pudo haber elevado los costos pues en 20 años el valor comercial de cualquier producto puede incrementar o disminuir su valor por los movimientos naturales del mercado.

Anexo 1

Haciendas, ranchos y poblaciones pertenecientes al partido de Rioverde durante el porfiriato.

Nombre	Municipalidad a la que pertenece	Categoría	No. de habitantes
Boquilla	Rioverde	Hacienda	1 015
Canoas	Rioverde	Hacienda	756
Cañada grande	Rioverde	Hacienda	789
Capulín	Rioverde	Hacienda	629
Cieneguilla	Rioverde	Hacienda	1 557
Cerrito de la Cruz	San Ciro	Rancho	198
Codornices	San Ciro	Rancho	742
Charco	Rioverde	Hacienda	279
Diego Ruiz	Pastora	Hacienda	448
Escondida	Rioverde	Rancho	154
Gallinas	Rioverde	Hacienda	353
Guerrero	San Ciro	Rancho	140
Jabalí	Rioverde	Hacienda	2 076
Laborcilla	Rioverde	Rancho	73
Labor Vieja	Ciudad Fernández	Rancho	418
Meco Rioverde	Rioverde	Hacienda	142
Milpitas y Santa Rosa	Rioverde	Hacienda	154
Mojarras de Abajo	Ciudad Fernández	Rancho	654
Mojarras de Arriba	Ciudad Fernández	Rancho	435
Morita	Ciudad Fernández	Rancho	324
Naranjal	Ciudad Fernández	Hacienda	71
Noria	Ciudad Fernández	Hacienda	288
Obrajero	Rioverde	Rancho	196
Ojo de Agua	Ciudad Fernández	Hacienda	766

Ojo de Agua de San Juan	Ciudad Fernández	Hacienda	335
Órgano	San Ciro	Rancho	116
Palo Alto	San Ciro	Rancho	439
Paraíso	Ciudad Fernández	Congregación	630
Paso de San Antonio	Rioverde	Rancho	319
Paso Real	Rioverde	Rancho	129
Pastora	Pastora	Villa	1 064
Pitahaya	San Ciro	Rancho	293
Plazuela	Rioverde	Hacienda	521
Puerto de Martínez	Rioverde	Hacienda	640
Reforma	Ciudad Fernández	Rancho	938
Refugio	Ciudad Fernández	Rancho	2 076
Relámpago	San Ciro	Rancho	140
Rioverde	Rioverde	Ciudad	7 899
Salto	Rioverde	Rancho	494
San Bartolo	Pastora	Rancho	408
San Carlos	San Ciro	Hacienda	7
San Ciro	San Ciro	Villa	3 164
San Diego	Rioverde	Hacienda	836
San Francisco	Pastora	Rancho	698
San Francisco, San Judas y Ojanchal	Rioverde	Hacienda	258
San Isidro	San Ciro	Rancho	128
San José del Tapanco	Rioverde	Hacienda	1 551
San Martín	Rioverde	Rancho	484
San Rafael	Rioverde	Hacienda	127
San Rafael de Bagres	Rioverde	Hacienda	583
San Sebastián	Rioverde	Rancho	505
Santa Ana	Ciudad Fernández	Rancho	206
Santa Efigenia	Ciudad Fernández	Hacienda	803

Santa Rita	Rioverde	Rancho	596
Santa Teresa	San Ciro	Hacienda	1 011
Saucillo	Ciudad Fernández	Rancho	446
Saucillo	Ciudad Fernández	Congregación	158
Saucillo	Ciudad Fernández	Rancho	153
Sermón	Ciudad Fernández	Rancho	239
Soyatal	Rioverde	Rancho	331
Tanque de San Juan	Rioverde	Hacienda	349
Tapona	Rioverde	Rancho	299
Tecomates	Rioverde	Hacienda	495
Tepehuaje	San Ciro	Rancho	200
Tinaja	San Ciro	Rancho	534
Vielma	Rioverde	Hacienda	139

Fuente: Censo del año de 1900

4. La cuestión de la madera

**¿Qué le han hecho a la tierra?
¿Qué le han hecho a nuestra bella hermana?
La han destrozado y saqueado
La han desgarrado a mordidas
clavándole puñales al amanecer.
La han amarrado con cercas y la han destrozado [...]**

James Douglas Morrison

Durante el porfiriato se construyeron 20 000 kilómetros de vías férreas en México. Esta amplia red de caminos requirió de diversos insumos, la mayoría de ellos por tratarse de artículos manufacturados fueron importados de Europa y de Estados Unidos principalmente, sin embargo parte de ellos fueron de procedencia nacional, esencialmente aquellos que no requerían de complejos procesos industriales, por ejemplo, el balasto y la madera.

En el caso de la madera, ésta se empleaba como durmiente o traviesa, así como leña para las locomotoras. A pesar de que la elaboración de durmientes no requería de procesos industriales altamente tecnificados, durante los primeros años del porfiriato se importaron enormes volúmenes de ellos porque se carecía de la técnica para aplicarles el querosén que requerían. Sin embargo, a partir de la documentación consultada no es posible determinar con exactitud que porcentaje de madera fue importado y cuanto fue de origen nacional.

Determinar la procedencia de de los durmientes empleados en la construcción de un ferrocarril brinda la posibilidad de conocer una industria cuyos alcances son todavía desconocidos tanto en lo económico como en lo

social. Cabe señalar que me refiero a lo social, porque en una sociedad eminentemente agrícola como lo fue el México porfirista, el bosque tenía una relación bastante estrecha con las comunidades humanas y cualquier industria relacionada con el bosque debió repercutir directamente en dichas comunidades.

Los durmientes utilizados en el ramal San Bartolo-Rioverde fueron obtenidos en el territorio nacional, como sucedió también en otros casos. En este capítulo se pretende determinar la procedencia de dichos materiales, así como conocer el costo por unidad y el costo del total de ellos. Con ello se busca establecer hasta que punto la extracción de durmientes fue un negocio rentable para aquellos que participaban en él. Además, en vista de que esta industria de extracción de durmientes estableció un *modus operandi*, también se busca explicar este asunto al lector.

4.1 Características generales de la construcción de un camino de fierro

La construcción de un camino de hierro esencialmente obedecía a los mismos principios técnicos en cualquier parte del mundo. Sin embargo, podía haber variaciones en cuanto a las técnicas y materiales de construcción. Consistía en dos rieles montados sobre traviesas o durmientes de madera que se colocaban sobre terraplenes recubiertos de material conocido como balasto (grava en muchos casos). El resto de las estructuras como puentes, estaciones, alcantarillas, túneles, etc. eran determinados por los requerimientos propios de cada región y además se tomaban en cuenta las condiciones climáticas y

geográficas para erigir las estructuras necesarias con los materiales más adecuados. De esta forma la construcción de un camino de hierro debía estar atenta al entorno natural

La construcción de un ferrocarril iniciaba cuando un grupo de ingenieros realizaba una serie de estudios en el terreno por donde se pretendía construir la línea. Estos especialistas analizaban el tipo de suelo y la topografía, en general observaban la geografía, todo ello con la finalidad de trazar la ruta más conveniente, mas corta, y la que implicara menores costos y esfuerzos. Aunque a partir de estos datos se proponía el trazo de la línea, como se ha visto en el caso de la vía a Tampico, en ocasiones éste se abandonaba por no ajustarse al entorno socioeconómico y político. Así, a pesar de que las características físicas del terreno jugaban un papel importante en la decisión del trayecto que seguiría el ferrocarril, también tenían peso cuestiones de otra índole.

Una vez definida la ruta por donde correría la vía se iniciaban los trabajos de construcción. Un ferrocarril estaba constituido por la infraestructura y por la superestructura. La primera se integra con los componentes o elementos que se encuentran por debajo del riel tendido, terrecerías, alcantarillas, puentes, muros de contención, etc. La segunda consta de todos los elementos que complementan a la infraestructura, como son los durmientes, rieles, balasto, vigas, armaduras de los puentes, estaciones y señalizaciones.¹⁰⁴

¹⁰⁴ L. Villalpando Sergio, Estudio preliminar de un ferrocarril interestatal en el sureste (Campeche, Yucatán, Quintana Roo) México, 1976, mecanografiado, p. 20.

El primer paso de la obra era levantar el terraplén, que era recubierto por algún tipo de piedra triturada o por grava cuyo espesor podía ser de 25 a 30 cm. Esta grava o piedra triturada recibía el nombre de balasto y su función consistía en drenar el agua de lluvia, mantener constante el nivel de la vía y servir como cama elástica al repartir las cargas dinámicas al momento del paso de los trenes. Sobre ella se colocan las traviesas o durmientes, por lo que otra de sus funciones es sujetar los rieles.¹⁰⁵

Durante el porfiriato, el balasto se obtenía de tres lugares: 1. Predios que se expropiaban al ser declarados de utilidad pública y que sirvieron como cantera. Dichos predios no distaban demasiado de las zonas de trabajo; 2. De las inmediaciones de la vía en donde las características del terreno lo permitían 3. De los desperdicios de las minas. Debe mencionarse que existieron algunos intermediarios que vendían a las diferentes compañías el balasto.¹⁰⁶

Este material se requería en cantidades importantes (aproximadamente 1 200 m³ por km.)¹⁰⁷ en el momento del tendido de la vía. Sin embargo, una vez que la línea se terminaba y comenzaba su funcionamiento su demanda disminuía notablemente, por lo que se trataba de una actividad económica coyuntural.

¹⁰⁵ *Ibidem* p. 22

¹⁰⁶ Por ejemplo, el 23 de febrero de 1900, Teodora Espinosa y su esposo Venustiano Gallegos le arrendaron al señor William R. Mansfield un terreno conocido como “tienda vieja” de trescientos metros cuadrados ubicado en la hacienda La Morena, entre los kilómetros 38 y 39 del ferrocarril Potosí y Rioverde. Ahí este último establecería un corte de cantera de donde extraería toda la cantera que quisiera, pudiendo incluso utilizar los desperdicios para balasto de vía férrea. AHESLP Protocolos del notario Antonio de P. Nieto 23 de febrero de 1900.

¹⁰⁷ Véase la cita número 22 de este capítulo.

El siguiente elemento que formaba parte de la superestructura son los durmientes, estos normalmente eran de madera, aunque durante el siglo XX se comenzaron a introducir los de concreto y en los últimos años ha aparecido una variedad construida a base de plásticos reciclados. En promedio calculó que por cada kilómetro de vía se requerían de 2 000 a 3000 durmientes, pues la distancia entre uno y otro era de aproximadamente 30 cm. Las constructoras buscaban de preferencia extraerlos de zonas inmediatas a la obra, pero cuando no existían bosques o la demanda superaba la capacidad de éstos se tenían que trasladar de otros lugares. La medida standard de un durmiente era de 2 metros de largo por 23 centímetros de ancho y 15 de grueso.

A diferencia del balasto, los durmientes debían remplazarse periódicamente por el desgaste ocasionado por las inclemencias del tiempo. Así, aunque la demanda disminuía una vez que la obra era concluida, se necesitaba para mantener en buen estado el camino de hierro sustituirlos periódicamente, con lo que la presión sobre los bosques se mantenía en un nivel constante.

Finalmente, el riel se colocaba sobre los durmientes y a través de ellos era asegurado a la cama elástica con “fijación clavada”. En general, los rieles empleados durante el porfiriato no fueron manufacturados en México, inicialmente provinieron de Inglaterra y posteriormente de los Estados Unidos, por lo que este insumo no reportó beneficios para la industria nacional.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Coatsworth Jonh, *El impacto económico de los ferrocarriles en México*, Era, México 1984 pp. 108-109.

Otros elementos que conforman el camino de fierro son los puentes y las alcantarillas, cuyas características y número determinaba el mismo terreno. Estaciones, bodegas, talleres y el resto de la estructura necesaria para brindar los servicios de carga y transporte se denominan en su conjunto “las instalaciones”. Finalmente vienen los componentes más visibles, que son el material rodante: las locomotoras y los vagones de carga o pasajeros. Por tratarse durante el porfiriato de locomotoras impulsadas por energía proveniente de la combustión del carbón o de la madera, se hacía imprescindible el “tender”, carro que cargado con los materiales necesarios para la combustión siempre iba detrás de la locomotora.¹⁰⁹

En vista de que se trataba de locomotoras impulsadas a vapor, carbón y madera se requerían en cantidades importantes. Debido a la escasez de yacimientos de carbón en México, se empleó en abundancia leña. Por su parte, el agua se almacenaba en enormes contenedores que se encontraban diseminados por todas las líneas férreas, o bien en cisternas o presas muchas veces construidas por las mismas empresas ferrocarrileras, de las que el líquido era transportado en contenedores especiales a donde fuese necesario.

Durmientes, balasto y agua fueron obtenidos en el territorio nacional dado que se trataba de materiales que no requerían complejos procesos de elaboración. Sería hasta ya entrado el siglo XX cuando la industria nacional fue capaz de producir algunos elementos manufacturados como los rieles o algunas refacciones.

¹⁰⁹ Las locomotoras impulsadas por hidrocarburos como el diesel se emplearon mayoritariamente en México hasta mediados de la década de 1950.

4.2 Madera y ferrocarriles

En el capítulo anterior se prestó atención a las negociaciones referentes al ramal San Bartolo-Rioverde, en este apartado el interés primordial es entender la forma en que la compañía del Central adquirió los durmientes con que construyó esa vía, pues como se mencionó, la dotación de estos insumos formó parte de las mismas negociaciones.

Si se considera que el ramal San Bartolo-Rioverde tuvo una longitud de 43 km. y utilizó un promedio de 2 000 durmientes por kilómetro, tenemos que aproximadamente se emplearon 86 000 durmientes en total para su construcción. Al parecer, dichos durmientes no se extrajeron en su totalidad de zonas maderables circundantes a Rioverde, sin embargo, la documentación encontrada no permite asegurarlo. Como se mencionó anteriormente, era más beneficioso para las compañías ferrocarrileras obtenerlos de áreas cercanas a la construcción, pero esto no siempre era posible debido a que México no se caracteriza por ser un país maderero por excelencia, esto en parte podría explicar la enorme cantidad de durmientes que se importaron.¹¹⁰

Los durmientes de procedencia nacional que se ofertaban a las empresas ferroviarias procedían de los bosques ubicados dentro de las haciendas o pertenecientes a alguna comunidad. Podía darse el caso de que los propietarios vendiesen directamente a las compañías ferroviarias, pero en otras ocasiones, también actuaban intermediarios que al arrendar la

¹¹⁰ Kuntz Ficker Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano, 1880 – 1907*, COLMEX, México 1996, pp. 86-87

explotación de algún predio realizaban su extracción. Tal fue el caso de Paulo Verástegui,¹¹¹ quien el 27 de septiembre de 1898 en su calidad de administrador general de la sociedad “Paulo Verástegui sucesores” celebró un contrato de compra venta de madera con los señores “Thomas y Spillane”. La cantidad estipulada fue de 100 000 durmientes a un precio total de \$25 000, o veinticinco centavos por durmiente. Dicho pago se efectuó al contado y por adelantado.¹¹²

Conforme al contrato, la extracción de los durmientes se haría en terrenos de la hacienda de Estancita ubicada en el partido de Hidalgo en el estado de San Luis Potosí, propiedad de la misma familia Verástegui. Los linderos dentro de los cuales se realizaría la extracción eran por el oriente Santa Cruz y el Potrero Barrero, al norte el lindero de la hacienda de Estancita y al sur el camino real que pasaba por el potrero del Barrero y el rancho La Vieja. La zona de corte estaba perfectamente delimitada y no se le permitía al arrendador cortar árboles en puntos distintos ni fuera de los límites señalados. De esta forma se mantenía el control sobre la explotación y se evitaban confusiones respecto a la cantidad de durmientes que se extraían.

El plazo en el que se debían extraer los 100 000 durmientes era de 3 años, pasados los cuales el contrato se daría por terminado habiéndose o no sacado la cantidad acordada de durmientes. A fin de conocer el número de durmientes que se fueran extrayendo de los terrenos de Estancita, estos se contarían una vez labrados en el mismo monte, estando presentes trabajadores

¹¹¹ Se trata de Paulo Verástegui III, el último de los Verástegui que llevó el nombre de Paulo.

¹¹² AHESLP Protocolos del notario Jesús Hernández Soto 27 de septiembre de 1898

de la hacienda y de la compañía Thomas y Spillane. Efectuado el conteo el comprador los trasladaría a puntos próximos a la vía del ferrocarril Central ubicados entre Santa Cruz y Espinazo del Diablo, este último ubicado en lo alto de la sierra, luego de pasar la hacienda de Cárdenas rumbo a Tampico.

Las dimensiones de cada durmiente extraído debían ser de 260 centímetros de largo y 18 por 22 centímetros de espesor, aunque podían variar e ir desde los 2.60 hasta los 5 metros requeridos en los cruceros o cambios de vía. Con frecuencia los desperdicios resultantes del corte y del labrado del durmiente quedaban abandonados en el monte a beneficio del propietario de la hacienda o monte, o bien se podían dividir en partes iguales entre el propietario y el arrendador. La utilidad de este desperdicio provenía de su valor como combustible y por ello era codiciado.

Dadas las medidas de los durmientes se elegían solo los árboles que tuvieran las dimensiones adecuadas. De un árbol llegaba a extraerse uno y máximo dos durmientes. Se les despojaba del ramaje y de la punta quedando únicamente el tronco. Después se efectuaba el corte y se procedía al labrado del durmiente en el suelo, esta tarea se realizaba a mano siendo un proceso relativamente sencillo.

Durmiente que no se terminó de labrar y fue abandonado en la población de Taponá, la que durante el siglo XIX se encontraba dentro de la hacienda de San Diego, Rioverde.



Una vez labrados los durmientes se contabilizaban y se ponían al pie de la vía para su traslado, el conteo se hacía regularmente para evitar que se extrajeran durmientes de mas. Terminada la vigencia del contrato acababa también la relación entre el hacendado y arrendador en caso de que no se extendiese el contrato ya caduco, esto último fue lo que sucedió con el contrato de Verástegui con Thomas y Spillane, pues el de 1898 era extensión de uno firmado dos años antes.

4.3 Procedencia de la madera para el ramal San Bartolo-Rioverde

La actual Región Media del estado de San Luis Potosí, donde se ubicaba la hacienda de Estancita, no era una zona típicamente maderera, los bosques que se encontraban ahí no tenían a las proporciones ni las características de las áreas de extracción maderera ubicadas en la Huasteca potosina. En la hoy Región Media las arboledas y bosques aprovechables para la elaboración de

durmientes se componían básicamente de encinos, aunque existían algunas otras variedades que no resultaban aprovechables para la elaboración de esas traviesas.

Estos bosques ya eran explotados abundantemente antes de la llegada del ferrocarril y de ellos se obtenían diversos productos como resinas, materiales de construcción, combustible, etc. En México, este medio de transporte se sumó a las industrias que requerían madera en abundancia, por lo que en algunos casos como el que se cita a continuación, las explotaciones de este recurso ya establecidas simplemente anexaron a sus actividades el labrado de durmientes.

En 1899, Ignacio M. Barajas celebró un contrato con H M. Barothers para que este último explotara la leña de la hacienda de los Campos.¹¹³ Se acordó que se extraerían 1 500 cuerdas de leña¹¹⁴ cada tres meses al precio de un peso quince centavos por cada una. En el contrato no se especifica la cantidad total de leña que sería cortada, únicamente se menciona que el contrato finiquitara cuando H. M. Barothers no cumpliera con lo estipulado. En este caso, la extracción de durmientes solo quedó como una posibilidad abierta y no fue el objeto central de la explotación, pues se asentó que “En el caso de que el señor Barothers desee cortar durmientes de la arboleda vendida, queda estipulado que puede hacerlo pagando dichos durmientes al convenido precio de un peso quince centavos por cuerda [...]”¹¹⁵

¹¹³ AHESLP protocolos del notario Antonio Padua Nieto 6 de abril de 1899

¹¹⁴ Una cuerda de leña equivalía 128 pies cúbicos, es decir 3.65 metros cúbicos de madera

¹¹⁵ *Ibidem.*

Tal parece que el objetivo de Barothers era instalar hornos para la quema de carbón y por ello en la cláusula quinta del mismo contrato se establece que estos se podrían instalar en puntos que no afectaran los intereses del vendedor, I. M. Barajas.

Este documento permite comparar un contrato celebrado para extraer durmientes y otro que contempla la extracción con otros fines y se aprecia un elemento de gran importancia pues señala solo como una posibilidad el labrado de durmientes. En la segunda cláusula especifica que “[...] No se cortaran de raíz los encinos, sino que se les dejara el tamaño cuando menos de 25 centímetros para que retoñen.”¹¹⁶ Esta situación revela que cuando se cortaba leña de las arboledas se extraían las raíces de los árboles y esto no sucedía en el caso de los durmientes porque estos se hacían de una sola pieza, por lo tanto la raíz no tenía ninguna utilidad.

Otra transacción celebrada el 6 de mayo de 1899 arroja luz sobre el mismo, asunto, la señora Antonia Díaz Infante viuda de Moncada vendió al señor Adolfo Viramontes leña que debía ser extraída del rancho El Tigre ubicado en jurisdicción de San Felipe, en el estado de Guanajuato.¹¹⁷ Se estipuló que los montes del rancho producirían al menos 100 000 cuerdas de leña y el costo de la cuerda se fijó en 50 centavos; Viramontes debía extraer al menos 1000 cuerdas mensuales.

¹¹⁶ *Ibidem.*

¹¹⁷ AHESLP Registro Publico de la Propiedad y el Comercio, protocolos del notario Antonio Padua Nieto 6 de mayo de 1899

En este caso el valor de la cuerda disminuye, la razón no queda clara pero puede ser que diversos factores influyeran en determinar el precio, entre ellos la calidad de la madera, el sitio de la explotación, la disponibilidad de trabajadores, etc. Como en el caso anterior, en éste se hace referencia a la extracción de las raíces, lo que solo se haría cuando una vez terminados los árboles no se hubieran completado las 100 000 cuerdas:

En caso de que por cualquier evento o error de cálculo no se completasen las 100 000 cuerdas de leña, se ajustaran sacando las raíces de los árboles que se hayan cortado, pero estimando en tal caso el valor de la cuerda en veinticinco centavos, en atención a la mayor dificultad de la explotación, o si no le conviene al comprador, se entenderá el contrato restringido a lo que produzca el monte de la superficie a arriba.¹¹⁸

Retomo en este momento una cuestión que se ha tratado en capítulos anteriores, me refiero al asunto de la vía que Franco Verástegui tendió desde su hacienda de Ojo de Agua hasta la estación de San Bartolo en enero de 1900. Como se dijo, Verástegui pretendía utilizarla para transportar durmientes y madera desde su propiedad hasta la estación del Central Mexicano. Ello es un indicador de dos cosas importantes, primero que la explotación de madera y durmientes labrados la hacían también los hacendados por su cuenta y en segundo lugar debe apreciarse que el corte de madera resultaba un buen negocio, a tal punto que el señor Verástegui estaba dispuesto a tender una vía que siendo de uso particular no iba a redituarle ningún otro beneficio que el obtenido por la venta de la madera.

¹¹⁸ *Ibidem.*

De esta forma el beneficio que Franco Verástegui esperaba obtener por la venta de las 100 000 cuerdas de leña era de \$325 000.¹¹⁹ Suponiendo que se hayan entregado anualmente las cantidades estipuladas como máximo a la familia Espinosa y Cuevas, el beneficio anual neto reportado por la venta habría sido de \$32 500 para Verástegui, aunque de ello habría que descontar los gastos generados por el transporte leña hasta la vía, el pago a los trabajadores y demás gastos que se hicieran necesarios. Aun sin conocer tales gastos, me atrevo a asegurar que en caso de que la transacción se haya efectuado (cosa que no puedo asegurar pues no encontré mas referencias al asunto), el señor Verástegui hizo un buen negocio.

Es muy posible que el ramal San Bartolo utilizara durmientes de la hacienda de Estancita y de la de Ojo de Agua, pero además existen indicios de que probablemente las haciendas de La Boquilla y Angostura hayan también proporcionado durmientes a este ferrocarril, pues como se dijo antes, en los momentos en que aun no se determinaba si el ramal llegaría a Rioverde proveniente de las Tablas o de San Bartolo, el Ayuntamiento rioverdense solicitó por escrito a los propietarios de aquellas haciendas que proporcionaran la cantidad de durmientes que ellas mismas fijarían.¹²⁰

¹¹⁹ En este caso se presenta el precio mas elevado por cuerda, yo asumo que el precio aumento de tal forma por que Verástegui haría el corte y el traslado de la leña hasta la vía con sus propios recursos.

¹²⁰ AHRM. Actas del ayuntamiento de Rioverde, sesión del 19 de diciembre de 1899.

4.4 El negocio de los durmientes

Considerando el precio al que Paulo Verástegui le vendió a Thomas y Spillane cada durmiente (25 centavos), el costo de los 86 000 durmientes que calculé arriba para la construcción del ramal debió ser aproximadamente de \$21 500. Sin embargo, es difícil pensar que Thomas y Spillane vendiera cada durmiente al mismo costo pues el labrado y transporte hasta la vía implicó un gasto que era necesario recuperar y además esa empresa debió tener la intención de obtener un margen de ganancia. De ahí que si por lo menos vendió cada durmiente a 50 centavos, el costo ascendió a \$43 000, cifra cercana a los \$45 000 que entregó el Ayuntamiento de Rioverde al Ferrocarril Central.

Para cerrar lo relativo al contrato entre Spillane y Verástegui diré que el contrato estipulaba la cifra de 100 000 durmientes, sin embargo, el ramal San Bartolo no se construyó enteramente con traviesas provenientes de Estancita ya que el proceso de corte y elaboración no permitía trabajar a un ritmo tan acelerado como para que en un año se obtuvieran de una sola explotación 86 000 piezas. No obstante, estos cien mil durmientes se destinaron muy probablemente al Central pues las líneas mas cercanas a la explotación eran las de ese ferrocarril. Si esto no fue así no tiene importancia para este estudio, pues por ahora lo que me interesa determinar es la ganancia total de Spillane, la que en base a la media establecida de 50 centavos debió ser cercana los \$50 000, exactamente el doble de lo que Spillane pagó a Verástegui.

Considerando lo anterior puede afirmarse que aparentemente no se trataba un negocio muy espectacular, sin embargo, si se considera que Spillane pudo tener arrendadas dos o tres explotaciones o quizá mas, entonces el negocio ya se torna en algo mas jugoso porque redituaba entre \$100 000 y \$150 000 por trienio, que fue la duración del contrato.

Si se comparan los datos de Rioverde con los de otros casos como por ejemplo el citado por Manuel Hinojosa para la región de Michoacán,¹²¹ las discrepancias no son tan grandes a pesar de que existe una diferencia de 7 años, pues ambos se sitúan en las postrimerías del porfiriato:

En Uruapan, Mich., durante los años de 1909 a 1913, la Compañía Industrial de Michoacan, S. A., regentada por el Sr. J. J. Slade, explotó los montes de las comunidades indígenas de Pichátaro, Turícuaro, Comachuén, Sevina, Nahuatzen, Cherán, Arantepacua, Quinceo, Capacuaro, San Lorenzo, Angahuan, Parangaricutiro, Parícutin, San Felipe, Promacuarán, Cocucho y algunas otras y las rentas de estos montes, en su conjunto, incluyendo contribuciones, no llegaban a \$ 50,000,00 anuales.

De todos esos montes se explotaban, anualmente, alrededor de un millón quinientos mil durmientes de pino, quinientos mil de encino y como diez millones de pies de maderas aserradas. El precio de los durmientes fluctuaba entonces entre \$0.65 y \$ 1.10 los de pino y \$1.00 a \$1.50 los de encino. En 1907, el precio de la madera aserrada era de \$40.00 a \$50.00 millar de pies, por lo que, conservadoramente, puede calcularse que de 1909 a 1913 el precio promedio haya sido de \$50.00 el millar de pies.

¹²¹ Hinojosa Ortiz Manuel, *Los bosques de México: relato de un despilfarro y una injusticia*. Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, México 1958, pp. 94-95.

En consecuencia, la Compañía citada tenía al año, aproximadamente, los siguientes ingresos:

Durmientes	Precio promedio estimativo por unidad	Total
1.5 millones de durmientes de pino	\$0.80	\$1.200,000.00
500 mil durmientes de encino	\$1.15	\$575,000.00
10 millones de pies tabla	\$50.00 el millar	\$50,000.00
		\$2.275,00.00

La compañía Industrial de Michoacán pagaba a los indígenas por hechura del durmiente, de diez a quince centavos por los de pino y de quince a veinticinco por los de encino [...]¹²²

Para la compañía Thomas y Spillane el precio promedio por durmiente lo he establecido en aproximadamente 50 centavos para 1902. Si se consideran las variaciones en los precios que pudo haber en siete años, el precio de \$1.15 por traviesa de encino que plantea Manuel Hinojosa no está fuera de proporciones.

Respecto a la compañía industrial de Michoacán, ésta operaba bajo la misma lógica que la Thomas y Spillane, también arrendaba los bosques para su explotación, solamente que por tratarse de una zona eminentemente maderera la explotación era más grande. Thomas y Spillane firmó un contrato para extraer de la hacienda de Estancita 100 mil durmientes en tres años, lo que representa 33 000.03 anuales en promedio, en cambio la compañía industrial de Michoacán entre 1909 y 1913 extrajo 500 mil piezas contando solo las de encino, lo que arroja un promedio de 100 mil durmientes anuales. Como

¹²² *Ibidem.*

puede observarse, la diferencia entre lo que se extrajo en una y otra explotación resulta considerable.

También la comparación del contrato de I. M. Barajas que se ha citado atrás con el mismo caso de Michoacán resulta ilustrativa respecto a la explotación de los bosques. A diferencia de Thomas y Spillane, Barajas no pretendía extraer durmientes y ello quedaba únicamente como una posibilidad abierta, pues como se dijo su intención era sacar 1 500 cuerdas de leña cada tres meses, es decir 192 000 pies de madera. Nuevamente la única diferencia entre uno y otro caso es el volumen de extracción y el procedimiento en cuanto al arrendamiento del bosque es el mismo. I.M. Barajas debió haber extraído anualmente un promedio de 576 000.9 pies tabla de madera de la hacienda de los Campos, en cambio la compañía industrial de Michoacán extrajo 10 millones de pies en 5 años, un promedio estimado de 2 millones anuales.

A partir de lo anterior es posible suponer que la extracción de durmientes era un negocio de mediana envergadura en las zonas no maderables como la hoy Región Media de San Luis Potosí, pero en cambio en las zonas con abundancia de bosques como Michoacán el negocio crecía exponencialmente. La explotación de los bosques en México durante el porfiriato, y especialmente la enfocada a la elaboración de durmientes para ferrocarril fue una actividad que en base a los archivos notariales, de empresas dedicadas a la explotación y registros de las compañías ferroviarias puede ser estudiada más a fondo.

El ramal San Bartolo no puede entenderse aisladamente, es necesario situarlo en un contexto mas amplio para obtener la panorámica del proyecto porfirista de construcción de ferrocarriles que materializó poco mas de 20 000 kilómetros de vías férreas. Cada uno de estos kilómetros requirió en promedio 2 000 durmientes (cifra que puede variar debido a las condiciones del terreno, a la geografía etc.). Es decir, la red ferroviaria nacional empleó inicialmente 40 000 000. Se trata de un tema poco estudiado y como ya mencioné susceptible de ser analizado desde diversos puntos de vista, pues conocer la cifra exacta de durmientes extraídos en territorio nacional abriría la puerta a un análisis de tipo económico sobre las empresas y haciendas beneficiarias de la extracción de maderas. Lo que se puede afirmar aquí es que la extracción de durmientes fue un fenómeno que repercutió de forma importante en la sociedad mexicana si se considera que ésta era eminentemente agrícola durante el siglo XIX y que permaneció así durante buena parte del siglo XX.

CONCLUSIONES

El ramal San Bartolo - Rioverde requirió de 86 000 durmientes en total para su construcción, una parte de estos provino de los bosques de las haciendas de Estancita y de Ojo de Agua, y probablemente de otras haciendas como Angostura y La Boquilla. En promedio el costo por unidad fue de 50 centavos, por lo que la subvención pagada por el Ayuntamiento de Rioverde a la compañía del Central de \$45 000 se ajusta hasta cierto punto al costo total de los durmientes, con lo cual se entiende que la compañía del Central recibió en efectivo el costo total de dichas traviesas.

El señor Franco Verástegui y la compañía Thomas y Spillane fueron dos de los proveedores de durmientes para el ramal. El primero explotaba sus propios recursos mientras que los segundos fungían como intermediarios y extraían madera de terrenos arrendados a un tercero. Verástegui era uno de los principales propietarios del partido de Rioverde y su familia impulsaba desde la jefatura del partido la construcción del ramal.

Estos ejemplos han permitido ver que a pesar de que Rioverde no se caracterizó como una zona productora de maderas, si existía una explotación de los bosques contenidos tanto en las inmediaciones como dentro del partido. Esta explotación ha dejado huellas en diferentes documentos que permiten rastrearla.

Como se mencionó, dichas explotaciones se efectuaban antes de la llegada del ferrocarril con la finalidad emplear la madera como combustible. En el partido de Rioverde funcionaban diversos trapiches o chamucos para la elaboración de piloncillo y puede suponerse que los requerimientos de combustible eran altos. De ahí que aquí se afirme que la llegada del ferrocarril primero con la línea a Tampico y después con el ramal San Bartolo-Rioverde incentivó la industria de la explotación maderera, aunque no se haya podido determinar específicamente que tanto.

La elaboración de durmientes no requería de todas las partes del árbol, por lo que al cortarse la madera quedaban aun en la tierra las raíces que con el

tiempo podían llegar a retoñar, aunque para otras actividades como la elaboración de carbón llegaban a extraer las raíces afectando con esto la absorción del suelo y propiciando el avance de la erosión.

La extracción de durmientes no fue exclusiva del partido de Rioverde, sino un fenómeno de envergadura nacional que incentivó un sector de la economía que como se ha dicho está pendiente de estudiarse.

Consideraciones finales

El ferrocarril materializó durante el porfiriato los sueños de civilidad y progreso material que las elites mexicanas anhelaban. En el caso de Rioverde la cuestión no fue diferente, las elites locales buscaron afanosamente por veinte años la llegada del ferrocarril a la cabecera del partido.

En 1882 dieron inicio los esfuerzos para que la proyectada línea San Luis Tampico cruzara la ciudad de Rioverde, las negociaciones que se llevaron entonces a cabo entre la empresa del Ferrocarril Central Mexicano y las autoridades del partido prácticamente materializaron la obra, sin embargo, inesperadamente la compañía decidió dar por terminados los acuerdos y tender la vía a través de la hacienda de Cárdenas propiedad del entonces gobernador del estado Pedro Diez Gutiérrez y de su hermano Carlos.

Ante este fracaso se llevaron a cabo otros esfuerzos a fin de llevar a Rioverde el ferrocarril, uno de ellos fue el fallido proyecto Vanegas-Cedral-Matehuala-Rioverde que por razones que no quedaron del todo claras no logró su objetivo. La región del Oriente del partido fue la que resulto mas afectada por lo ocurrido en 1882. En esta zona se encontraban algunas de las haciendas mas importantes de la familia Verástegui, que era la principal propietaria del partido, por esta razón el papel que algunos de los miembros de esta familia jugaron en las negociaciones para llevar un ferrocarril a Rioverde fueron de primer orden.

Un ejemplo del interés que tenían personajes como Franco Verástegui para que algún ferrocarril se construyera, fue la vía para transportar durmientes desde su hacienda de Ojo de Agua hasta la estación de San Bartolo del ferrocarril San Luis Tampico. Lo interesante de este proyecto radicó en que su propósito era el de transportar durmientes para el ferrocarril, tema que se trató en la segunda parte del trabajo.

El ramal San Bartolo Rioverde fue finalmente inaugurado el 25 de mayo de 1902. La conveniencia de dicho ramal quedó expresada por el número de haciendas y demás poblaciones aledañas al ramal, que se convirtieron en su mercado. La construcción requirió de la participación de las elites locales que con sus donativos lograron garantizar los \$45 000 que requería el proyecto.

En la segunda parte del trabajo se trató el asunto de la extracción de maderas. Los ejemplos de algunas explotaciones permitieron observar que si bien la extracción de durmientes era una actividad que afectaba al entorno natural, otro tipo de explotaciones como las destinadas a elaborar carbón que extraían los árboles de raíz afectaban infinitamente mas al entorno natural.

Finalmente el caso de la construcción del ramal de Rioverde no puede ser entendido fuera del contexto nacional, por lo que teniendo en mente los 20 000 kilómetros de vías que se construyeron durante el porfiriato se debe reflexionar sobre las necesidades materiales que esta inmensa obra requirió y particularmente respecto a la cuestión de los durmientes. Si bien se importaron en gran numero, esto no quiere decir que no se hayan establecido

explotaciones en territorio nacional, cuyos efectos tanto económicos como respecto al entorno natural aun están por estudiarse tanto en lo regional como a nivel nacional.

FUENTES CONSULTADAS

DOCUMENTALES

A) Archivo histórico del Estado de San Luis Potosí

A.1) Fondo Secretaría General de Gobierno. Manuscritos

A.2) Fondo Secretaría General de Gobierno. Impresos

Periódico Oficial del Gobierno del Estado de San Luis Potosí

A.3) Fondo Registro Público de la Propiedad y Comercio:

Notarios: Jesús Hernández Soto, Antonio de P. Nieto, Isidro Calvillo.

B) Archivo Histórico Municipal de Rioverde

B.1) Fondo Actas de Cabildo

BIBLIOGRAFICAS

Ashton, T. S., *La revolución industrial, 1760-1830*, FCE, México, 1979.

Bazant, Jan, *Cinco haciendas mexicanas. Tres siglos de vida rural en San Luis Potosí (1600-1900)*, COLMEX, México, 1975

Calderón, Francisco, "La republica restaurada. Vida económica" en: Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México*, Editorial Hermes, México, 1974.

Cardoso, Ciro, *México en el siglo XIX, 1821-1910. Historia económica y de la estructura social*. Ed. Nueva imagen, México, 1994.

Carregha Lamadrid, Luz y Begoña Garay, *Un camino olvidado. Estaciones de ferrocarril en el estado de San Luis Potosí: línea México-Laredo (Ferrocarril Nacional Mexicano)*, FONCA-El Colegio de San Luis, México, 1999.

Carregha Lamadrid, Luz, (Estudio introductorio y notas) *Álbum Rioverdense: Colección de escritos, datos históricos y estadísticos recogidos y coleccionados por Adolfo B. González (1902)*. El Colegio de San Luis, H Ayuntamiento del Municipio de Rioverde 2001 – 2003, México 2002.

Chapman, John Gresham, *La construcción del Ferrocarril Mexicano: 1837-1880*, Tr. de R. Gómez Ciriza, Secretaria de Educación Publica, México 1975.

- Coatsworth, John, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato, Era*, México, 1984.
- Cockcroft, James D., *Precursores intelectuales de la revolución mexicana*, Siglo XXI editores, México, 1971.
- García Luna Ortega, Margarita, *La construcción del ferrocarril de México a Toluca*, Universidad Autónoma del estado de México, México 1980.
- Garner, Paul, *Porfirio Díaz. Del héroe al dictador, una biografía política*, Ed. Planeta mexicana, México, 2003.
- Guerra, Francois Xavier, *México: del antiguo régimen a la revolución*, FCE, México, 1988.
- Gurría Lacroix, Jorge, (1917-1979), *Bibliografía mexicana de ferrocarriles*, Ferrocarriles Nacionales de México, México 1956.
- Hinojosa Ortiz, Manuel, *Los bosques de México: relato de un despilfarro y una injusticia*, Instituto Mexicano de Investigaciones Económicas, México 1958.
- Kuntz Ficker, Sandra y Paolo Riguzzi, (coord.), *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950, del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, El Colegio Mexiquense, México 1996.
- Kuntz Ficker, Sandra y Connolly Priscilla (coordinadoras), *Ferrocarriles y obras públicas*. Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas – UNAM, México 1999.
- Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880 – 1907*, COLMEX, México 1996.
- Marichal Carlos, *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930. Nuevos debates y problemas en historia económica comparada*. COLMEX, A. C., Fideicomiso Historia de las Américas, FCE, México 1995.
- Michelet Dominique, *Rioverde San Luis Potosí*, Trad. de Bernardo Noyola Pintor, Instituto de Cultura San Luis Potosí, CEMCA, México, 1996.
- Monroy Castillo, María Isabel y Tomás Calvillo Unna, *Breve historia de San Luis Potosí*. El Colegio de México, Fondo de Cultura Económica, México segunda edición 2000.
- Montejano y Aguinaga, Rafael, “Vías de comunicación”, en: Carmen Cordero de Burgos *et al.*, *Primer centenario del ferrocarril en San Luis Potosí*, Archivo Histórico del Estado de San Luis Potosí, México, 1991.

- Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, *Memorias del IV encuentro de investigadores del ferrocarril*, CONACULTA, México, 2000.
- Payno, Manuel, *Los bandidos de Río Frío*, Porrúa, México 2003.
- Rodríguez, Pedro, L., estudio preliminar, *Comisión Exploradora para Ferrocarril de Pachuca a Zimapán y Tampico (Hidalgo). Ferrocarril de Pachuca a Tampico: sección de Pachuca a Zimapán*, Pachuca Gobierno del Estado de Hidalgo, México 1900.
- Roth Seneff, Andrew (Editor) *Recursos contenciosos. Ruralidad y reformas liberales en México*, El colegio de Michoacán, México 2004.
- Tortolero Villaseñor, Alejandro, (coordinador) *Historia y medio ambiente en el México central*, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, México 1996.
- Van Young, Erick, Haciendo historia regional: Consideraciones metodológicas y teóricas". En: Pedro Pérez Herrero (coord.) *Región e historia en México 1700-1850. Métodos de análisis regional*. UAM, México 1991, pp. 99-122.
- Velázquez, Primo Feliciano, *Historia de San Luis Potosí*, Archivo histórico del estado de San Luis Potosí, México, 1982, tomos I y II.
- Villalpando, Sergio, L., Estudio preliminar de un ferrocarril interestatal en el sureste (Campeche, Yucatán, Quintana Roo) México, 1976, mecanografiado.
- Vos, Jan de, *Oro verde. La conquista de la selva lacandona por los madereros tabasqueños, 1822 – 1949*, FCE, Instituto de cultura de Tabasco, México 1988.

UNIVERSIDAD AUTONOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE FILOSOFIA Y LETRAS

ÁREA DE HISTORIA

**"El Ferrocarril San Bartolo-Rioverde. San Luis
Potosí: 1882-1902"**

TESINA

**PARA OBTENER EL TITULO
DE LICENCIADO EN HISTORIA**

QUE PRESENTA:

Miguel Angel Solis Esquivel

ASESOR:

Doctor Federico Lazarin Miranda

Handwritten signature and initials in black ink, located in the bottom right corner of the page. The signature appears to be 'F. L. M.' and the initials are 'Co. 66.' with a horizontal line underneath.