

CRUCE DE CAMINOS

Antes de que el tren llegue. Fiebre constructiva en la ciudad de Oaxaca

Before the Train Arrives. Construction Fever in Oaxaca City

Danivia Calderón Martínez¹

Resumen

La llegada del ferrocarril a la ciudad de Oaxaca a finales del siglo XIX despertó un *boom* constructivo sin precedentes, pues no hay evidencia de que la introducción de alguna otra de las innovaciones tecnológicas que en esa época fueron tan célebres, como la del teléfono, el telégrafo o la luz eléctrica, haya motivado a los ciudadanos a mejorar la imagen de la capital del estado. La prensa local conserva en sus páginas esas expresiones que dan cuenta de la labor de convencimiento que antes de la llegada del tren las autoridades estatales y municipales desplegaron entre los avecindados. Esas notas periodísticas revelan también las aspiraciones de la élite gobernante y las esperanzas volcadas en aquel importante medio de transporte, de una sociedad que deseaba ver el fin del largo y tortuoso proceso que significó verlo operando en la urbe, lo que permitiría salir del aislamiento que se sentía respecto de la capital del país y de las limitaciones a las actividades comerciales.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano del Sur, Oaxaca, Read&Campbell Cía. Limited, arquitectura, prensa.

Abstract

The arrival of the railway to the city of Oaxaca at the end of the 19th century triggered an unprecedented construction boom, since there is no evidence that the introduction of any other of the technological innovations that were so famous at that time, such as the telephone, the telegraph or the electric light, have motivated city dwellers to improve the image of the state capital. The local press preserves on its pages those expressions that account for the work of convincing that the state and municipal authorities displayed among the residents

¹ Investigadora independiente. Contacto: daniviacalderon@gmail.com

before the arrival of the train. These journalistic notes also reveal the aspirations of the ruling elite and the hopes pinned on that important mean of transportation for a society that wanted to see the end of the long and tortuous process that meant seeing the train operating in the city, since this would allow the state to get out of the isolation that it felt regarding to the country's capital and the limitations on commercial activities.

Keywords: Southern Mexican Railway, Oaxaca, Read&Campbell Cía. Limited, architecture, press.

De los varios intentos por llevar el tren

La noche del 12 de noviembre de 1892 la ciudad de Oaxaca se paralizó para recibir el ansiado ferrocarril y al principal promotor de la introducción de aquella invención: Porfirio Díaz, quien, de vuelta al terruño, ponía fin al largo y tortuoso proceso que significó llevar el tren a la capital del estado. Antes de abandonar la gubernatura de Oaxaca para ocupar por segunda ocasión la Presidencia de la República, Díaz se comprometió, entre otras cosas, a dar continuidad al proyecto, que ya sumaba varios intentos, del ferrocarril.²

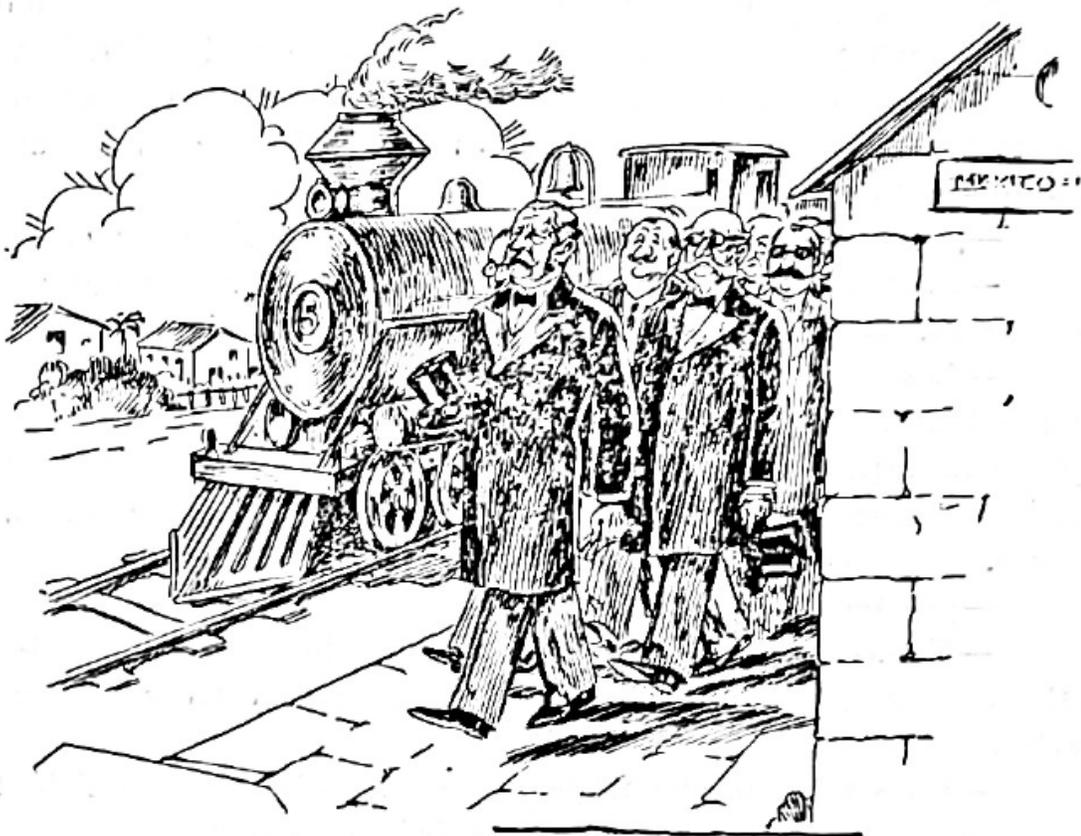
si por desgracia [...] llegase á tropezar con dificultades insuperables [que dejaran] al Estado sin esa mejora y en el aislamiento en que se encuentra, yo os ofrezco que pondré en actividad todos los elementos de que puedo disponer, y buscaré capitales y recursos extraños, ó en último caso, haré que el mismo tome por su cuenta la construcción de la vía, y procuraré la poderosa ayuda del Gobierno de la Unión, que nos impartirá, atendida la importancia de esta entidad federativa.³

Más que una promesa, Díaz dejaba a los mandatarios que le sucedieron una tarea nada fácil: lograr la comunicación ferroviaria en el estado. La intención por llevar el tren a Oaxaca se remontaba a la Presidencia de Benito Juárez, como se observa en un informe al congreso local en 1848, en el cual se expresa la necesidad de comunicar al estado mediante el ferrocarril.⁴

2 Porfirio Díaz fue gobernador de Oaxaca del 1 de diciembre de 1881 al 22 de julio de 1882 y del 28 de noviembre de 1882 al 3 de enero de 1883.

3 Véase "Documento núm. 10", en *Memoria constitucional*, 1883, s. p.

4 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro. El Mexicano del Sur en Oaxaca*, Oaxaca, UABJO/ANDU, 2017, pp. 28-29.



Caricatura de Porfirio Díaz y su séquito en el arribo a Oaxaca con motivo de la inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur.⁵

En mayo de 1875 el mandatario estatal José Esperón (1874-1876) obtuvo del Gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada una concesión para construir un enlace, pero una rebelión más forzó a los empresarios a dejar el proyecto cuando estaban en estudio de la ruta.⁶ Su sucesor, Francisco Meixueiro (1876-1881), pudo ir más allá, aunque tampoco alcanzó a ver en su administración la llegada del tren. El 21 de marzo de 1878 consiguió del Ejecutivo federal la concesión para explotar “otra vía, entre un punto situado á inmediaciones de Tehuacán ó Huajuapam, en el límite del estado con el de Puebla, y Puerto Ángel ú otro punto más conveniente del litoral de Oaxaca, tocando la capital de este estado”.⁷

En un principio, aquel mandatario vio altas posibilidades de cristalizar tan deseado proyecto, pero conforme los meses pasaron el ánimo fue decayendo. En septiembre de ese año, ante el Congreso del estado, Meixueiro expresó que debía ocuparse en hablar de la fecunda

5 Carlos Filio Berzalobre, *Estampas oaxaqueñas*, Oaxaca, s. e., 1982, p. 21.

6 Charles Berry, *La Reforma en Oaxaca*, México, ERA, 1989, p. 148; véase Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camiño de hierro...*, op. cit., p. 33.

7 *Memoria constitucional*, 1883, p. 8.

obra del ferrocarril, pero, se lamentaba, “la triste realidad nos la ofrece aún en remota lontananza”. La falta de capitales detuvo su curso y, por consecuencia, el derecho a la subvención federal. Esa situación obligó al Ejecutivo del estado a acudir ante el Congreso de la Unión para pedir una prórroga “prudente y equitativa” que evitara la caducidad de la concesión.⁸

Sin embargo, los plazos corrieron y la concesión se extinguió. Pero Meixueiro no desistió de su afán de hacer al estado participe de la gran revolución del vapor: dos años después anunciaba que, con el impulso y la atinada asesoría de Matías Romero, el plan para que el ferrocarril se estableciera en Oaxaca se pondría nuevamente en marcha. Romero, al ser testigo de los beneficios de ese medio de transporte, se dedicó a tamaña empresa para conectar el terruño con la amplia red de vías que se extendía a lo largo y ancho de México.

El 25 de agosto de 1880 se solicitó al Ejecutivo federal la concesión de otra línea ferroviaria que, pasando por la ciudad de Oaxaca, uniría Antón Lizardo, Veracruz, con Huatulco o Puerto Ángel, Oaxaca.⁹ El 9 de septiembre del mismo año el estado otorgó un poder a Matías Romero para organizar en Nueva York, donde estaba bien relacionado, una compañía de capitalistas y hombres de negocios que desearan invertir en la construcción del ferrocarril.¹⁰

Romero apostó por la inversión extranjera. Sin embargo, en un informe que presentó al gobernador Francisco Meixueiro, manifestó las dificultades para atraer inversionistas.¹¹ En sus palabras, las únicas líneas que excitaban el interés de los hombres de negocios del vecino del norte eran las que estaban en comunicación con las estadounidenses, en tanto que se consideraban extensiones naturales de las propias.¹² Además, el mismo Romero argumentaba que, por muy rica que fuera la región por la que atravesara el ferrocarril, no llamaba la atención en el mercado si se consideraba como exclusivamente local. En ese sentido, Oaxaca no representaba un destino atractivo, no sólo por los miles de kilómetros que la separan de la frontera norte o los más de 400 km del puerto de Veracruz: también tenía en su contra la accidentada topografía, pues para llegar a la capital del estado había que desafiar los relieves, y eso hacía más costosa la obra.¹³

Pese a esas dificultades, Matías Romero estaba convencido de que la construcción de un ferrocarril que atravesara todo el territorio oaxaqueño no sólo era viable sino, además, una empresa lucrativa. Así, comenzó su labor tanto en México como en Estados Unidos, y después de una larga temporada de reuniones, de encuentros y desencuentros, el 24 de marzo de 1881 se organizó formalmente la Compañía del Ferrocarril Meridional Mexicano (The Mexican Southern Railroad Company), presidida por el general y expresidente estadounidense Ulysses S. Grant, hombre prominente en el mundo de la política y de los negocios de ambos países; en los otros cargos quedaron: G. M. Dodge, vicepresidente; James Henry Work,

8 Véase *Memoria presentada*, 1878, p. 8.

9 Véase *Memoria constitucional*, 1883, p. 8; también, *Memoria que presentó*, 1881, pp. 4-5

10 Margarita Dalton, “Informe de Matías”, Oaxaca, 100/Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990, t. IV, p. 176.

11 Véase Matías Romero, *Informe de Matías*, Oaxaca, Imprenta del Estado, 1881; también, Margarita Dalton, “Informe de Matías”, pp. 165-213.

12 Véase Matías Romero, *Informe de Matías*, p. 6; también, Margarita Dalton, “Informe de Matías”, p. 169.

13 Véase Matías Romero, *Informe de Matías*, p. 6 y Archivo Histórico Municipal de la Ciudad de Oaxaca (en adelante, AHMCO), Secretaría municipal, Documentos empastados, exp. 143, t. 7, 1881, ff. 163r-166r.

secretario; Russell Sage, tesorero, y una junta directiva integrada por Jay Gould, Frank Work y Russell Sage.¹⁴

Para celebrar el suceso, la Diputación del estado de Oaxaca ofreció en la Ciudad de México un banquete a Romero y Grant, en el que éste último pronunció un discurso que refleja el propósito de aquella empresa:

Las vías férreas que represento en esta ocasión, situadas al sur de esta capital, auxiliarán poderosamente, a mi juicio, los caminos que en el día se están construyendo. En vez de traerles competencia alguna, serán sus abastecedores. En efecto, todo lo que tiende al desarrollo y crecimiento, de un país, contribuye a aumentar la importancia de su línea férrea. El progreso de México, bajo todos sus aspectos, es un alimento para sus ferrocarriles [...] el camino que represento demanda la habilitación de un nuevo puerto, Antón Lizardo, cuya habilitación no considero de ningún modo opuesta a los intereses del puerto principal de la República, o sea de Veracruz.¹⁵

Aunque la compañía logró constituirse e iniciar los trabajos de reconocimiento, “tres años después se declaraba en quiebra”;¹⁶ así, el 29 de mayo de 1885 el gobierno federal declaró la caducidad de la concesión, sin haber construido ni un kilómetro del ferrocarril.¹⁷

Los años transcurrieron, pero de la mente de los mandatarios oaxaqueños no desapareció la idea de instalar los rieles del tren en Oaxaca. En abril de 1886, en la capital sureña se recibió un telegrama del entonces gobernador Luis Mier y Terán,¹⁸ quien desde la Ciudad de México anunciaba la aprobación en la Cámara popular del contrato celebrado entre la federación y el gobierno del estado para la construcción del ferrocarril que uniría las ciudades de Oaxaca y Tehuacán, pudiendo extenderlo hasta un punto del Ferrocarril Mexicano o a la ciudad de Puebla.¹⁹ En su informe de gobierno de ese año, el general Mier y Terán narraba las vicisitudes de los tres meses que le llevó cerrar el contrato para la construcción de dicha vía;²⁰ no obstante sus gestiones, entusiasmo y esfuerzo invertidos, tampoco en su administración se avanzó un solo tramo.

Finalmente, el 9 de septiembre de 1889 se firmó el contrato-concesión con la compañía del Ferrocarril Mexicano del Sur (FMS). Mientras tanto, el Gobierno federal solicitó un prés-

14 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., p. 36.

15 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., pp. 37-38.

16 J. R. Fortson, *Los gobernantes de Oaxaca*, México, J. R. Fortson, 1985, p. 150; véase también Carlos Lira Vásquez, *Arquitectura y sociedad. Oaxaca rumbo a la modernidad, 1790-1910*, México, UAM, 2008, p. 130, y Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., p. 41.

17 *Ibid.*, p. 41.

18 Luis Mier y Terán fue gobernador de Oaxaca del 1 de diciembre de 1884 al 17 de febrero de 1886 y del 17 de mayo de 1886 al 25 de febrero de 1887.

19 El 2 de abril se celebró el contrato; quedó aprobado por la Cámara de Diputados el 17 del mismo mes, y el día 20, por el Senado; el 21 de abril se elevó a rango de ley; véase *Periódico Oficial*, núm. 34, t. VI, 29 de abril de 1886, Oaxaca de Juárez, p. 1. En el Archivo General del Estado de Oaxaca existe un ejemplar de ese contrato, fondo Gobierno, sección Comunicaciones y transportes, serie Líneas férreas, subserie Concesiones y contratos, caja 110, exp. 48, 1886.

20 Fueron los tres meses en que Mier y Terán se separó del gobierno (del 17 de febrero al 17 de mayo de 1886), dejando en su lugar a Agustín Canseco. Véase *Periódico Oficial*, núm. 74, t. VI, 17 de septiembre de 1886, Oaxaca de Juárez, p. 3; también, “Decreto núm. 2”, en *ibid.*, núm. 65, t. VI, 15 de agosto de 1886, Oaxaca de Juárez, p. 2.

tamo al Banco Nacional de México para pagar a la compañía inglesa de los señores Read&Campbell y Cía. Limited, quienes se encargaron de la obra.²¹ La empresa estaba integrada por Ernest Paget, presidente; Thomas Linton, secretario; Pablo Martínez del Río, representante en México; Nicolás Martínez del Río, secretario del consejo local, y Walter Morcom, gerente general.²²

Read&Campbell Cía. Limited no se estrenaba con esa responsabilidad: su nombre ya figuraba dentro del selecto grupo de contratistas que colaboraron durante el régimen porfiriano, como en el caso de los trabajos de desagüe del Valle de México, pues se encargó de la construcción del túnel de Tequixquiac.²³ No sabemos hasta dónde esa obra influyó en la construcción de la vía férrea de Oaxaca, pero es un hecho que empresas como Read&Campbell se movían con soltura por todo el país ofreciendo sus servicios, en el entendido de que eran, ciertamente, las que tenían la capacidad técnica y económica para emprender obras de tales proporciones, pero, principalmente, gozaban del respaldo político para hacerlo.

Mejoras en la ciudad capital para recibir al ferrocarril

Desde el mes de abril de 1889 se anunciaba en el *Periódico Oficial* que se buscaba conseguir en Londres el capital necesario para la construcción de la línea de Oaxaca; después vinieron más noticias que mantuvieron informado al pueblo oaxaqueño de los avances de tan magna obra. Se sabe que para 1888 se realizaban, a cargo de John E. Early, ingeniero en jefe, los trabajos de reconocimiento, así como los planos del ferrocarril.²⁴

Conforme los meses pasaban, la prensa detallaba los logros o los obstáculos que se presentaban; lo mismo reclutaba trabajadores para ejecutar las tareas más rudas: albañiles, canteros, peones. Además, se instaba a los habitantes de la ciudad a remozar sus casas, pintarlas, dotarlas de los mejores acabados y se aplaudía cada acción que tendiera a mejorar la imagen de la ciudad capital, pues había que dar la mejor cara al visitante.

Ante esta fiebre constructiva, la mano de obra y algunos materiales comenzaron a escasear; uno de los más difíciles de encontrar era la madera, que había sido acaparada por los contratistas del ferrocarril.

¡Ah! Recomendamos a nuestro Ayuntamiento, se fije (porque en este año tal vez se inaugura el Ferrocarril y nos invadirán las multitudes) en que no basta hacer recordar que las fachadas de las casas deben asearse, sino que es preciso quitarles todos los desperfectos, remendarlas, recortarlas, en fin, hacer con ellas todo aquello que indique que se ponen de gala, porque esperan al novio, es decir, al viajero ávido de conocer la tierra

21 Carlos Lira Vásquez, “Obra y servicios públicos en Oaxaca, 1876-1991”, en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmex/IHU-UNAM, 1999, p. 229.

22 John Reginal Southworth, *Oaxaca y Puebla*, t. V, Liverpool, Blake & Mackenzie, 1901, pp. 57-58.

23 Según Priscilla Connolly, Read&Campbell Cía. Limited fue la empresa que se encargó de la construcción del túnel de Tequixquiac. Para conocer más sobre su participación ahí véase Priscilla Connolly, “El desagüe del Valle de México. Política infraestructural, contratismo y deuda pública, 1890-1900”, en Sandra Kuntz y P. Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora/Colmich/Colmex/IHU-UNAM, 1999, pp. 191-219.

24 Gloria Guadalupe Lambarria-Gopar, *Camino de hierro...*, op. cit., pp. 42-43.

en que han nacido y se han formado tantos hombres ilustres. ¿De qué sirve encalar una pared que es de solo adobe, aquella que amenaza ruina, ésta que está *ensalitrada*?²⁵

Aunque con algunos tropiezos, la obra del ferrocarril siguió su curso sin interrupción, a la par de los avances de otros eventos, no menores, sucedidos tal vez por la agitación que significó la llegada del tren. En vísperas de la inauguración, en 1891, el obispado de Antequera dejaba de serlo para convertirse en arzobispado. Eulogio Gillow, personaje allegado a Porfirio Díaz, fue el primero en ocupar el cargo y se encargó de remozar la Catedral y su sagrario, y templos como el del Patrocinio.²⁶ En el *boom* constructivo quedó incluso su casa, que fue sede del nuevo palacio arzobispal, ubicada a un costado de la alameda General Antonio de León, y que en su tiempo se describía como una de las más lujosas de la ciudad: además de lucir una exquisita decoración, había introducido “materiales y sistemas constructivos novedosos para entonces, como fueron columnas de fierro, bóvedas wastavinas e instalaciones hidráulicas y sanitarias con mobiliario moderno de importación”.²⁷

Aquellos espacios que a juicio de la élite capitalina no cumplían los requisitos de belleza e higiene se intervinieron. En ese mismo año los regidores del ramo de Policía: Laureano Ojeda, Ignacio Renero y Eduardo Ramírez, propusieron la construcción de un mercado moderno que reuniera “las condiciones de seguridad, higiene, belleza en el ornato y comodidad del público”, pues se deseaba transformar la imagen de esa “repugnante llaga” en la ciudad. El 7 de octubre, al interior del gobierno municipal se aprobaron las bases para la construcción de un mercado de hierro y mampostería.²⁸

Después de haber recibido varias propuestas, el 25 de marzo de 1893 el ayuntamiento aprobó, en sesión extraordinaria y de acuerdo con el superior gobierno, el contrato con Read & Campbell y Cía. Limited –la misma empresa que llevó el ferrocarril a Oaxaca– para la construcción del mercado. Tendría capacidad para 1 456 puestos, introducía materiales y sistemas constructivos novedosos: columnas, vigas y techo de hierro dulce, muros de mampostería y losas de piedra en el piso; asimismo, lucía un diseño de soberbias y elegantes fachadas y, al centro del edificio, una fuente de hierro que descansaba sobre una base de mampostería. El mercado guardaba todas las seguridades: buena cimentación y materiales de primera clase; sin duda, sería el más moderno de la ciudad, sumándose a los mercados existentes: de San Juan de Dios o de la Industria, de la Merced y de la Sangre de Cristo.²⁹ El nuevo mercado se inauguró después de haber llegado el ferrocarril a Oaxaca: el 2 de abril de 1894.

25 *Periódico Oficial*, núm. 27, t. XII, 17 de marzo de 1892, Oaxaca de Juárez, p. 2.

26 *Periódico Oficial*, núm. 9, t. XII, 1 de febrero de 1892, Oaxaca de Juárez, p. 1; *ibid.*, núm. 84, t. XII, 17 de octubre de 1892, Oaxaca de Juárez, p. 3.

27 Carlos Lira Vásquez, “Obra y servicios...”, *op. cit.*, p. 228; véase Carlos Lira Vásquez, *Arquitectura y sociedad...*, *op. cit.*, pp. 204-205; también, Héctor Martínez Medina y Francisco José Ruiz Cervantes, “La ciudad de Oaxaca. De la Independencia a los inicios del periodo posrevolucionario”, en Sebastián van Doesburg (coord.), *475 años de la fundación de Oaxaca. Fundación y Colonia*, t. II, México, Ayuntamiento de la Ciudad de Oaxaca/Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca/Proveedora Escolar/Editorial Almadía/Casa de la Ciudad, 2007, pp. 68-69.

28 *Periódico Oficial*, núm. 82, t. XI, 12 de octubre de 1891, Oaxaca de Juárez, p. 4.

29 Para conocer el contrato, véase AHMCO, sección Gubernativa, serie Actas de Cabildo, t. 64, 1892-1893, ff. 78r-86r; también, *ibid.*, sección Secretaría, serie Documentos empastados, exp. 1, t. 1, 1895, ff. 3r-66r. En la prensa local se anunció con gran satisfacción la construcción de un nuevo mercado: véase *Periódico Oficial*, núm. 16, t. XIII, 28 de

Por todos los rumbos de la ciudad se sentía, en tanto avanzaba la obra del tren, el furor constructivo: había en los capitalinos un interés por hermosearla, recibir con su mejor “cara” a aquel medio, que prometía tantas bonanzas para el pueblo oaxaqueño y a posibles inversionistas.

FIEBRE DE CONSTRUCCIONES

Tal parece que se ha despertado en nuestros propietarios: por todas partes de la ciudad se ven andamios, blocs, escombros, cuarterones y... la mar. ¡Lo que son los ferrocarriles!... aún no llega la línea á Oaxaca y ya los propietarios arreglan viviendas, con precio muy subido por supuesto, como si ya estuviéramos con plétora de población. Si esto es ahora, ¿qué será dentro de un par de años?³⁰

La prensa anunciaba día a día las obras emprendidas: elogiaba el esfuerzo del Gobierno del estado por las bancas que se habían colocado en el Zócalo de la capital y por las reparaciones a su quiosco, por la inauguración del puente Porfirio Díaz (o Atoyac) –que por fin veía su conclusión–, por las lámparas de petróleo que iluminaban la alameda General Antonio de León y algunas calles de la ciudad –mejora que se dio durante la administración del presidente municipal Mariano Bonavides–, o bien por las “bonitas” fachadas que presentaba la casa de la señora Orozco y la de los señores magistrados Joaquín Ruiz, José Larrañaga y Manuel Soto; hacía mención especial a las reformas hechas en la vivienda del doctor Manuel de Esesarte, ubicada en la calle Benito Juárez, y con el mismo entusiasmo invitaba al resto de la sociedad a seguir ese ejemplo.

La construcción en la ciudad se intensificó aun después de la llegada del tren y de los turistas; así lo manifiesta una carta que el entonces gobernador Gregorio Chávez envió a Porfirio Díaz, en la cual pedía su apoyo para la restauración del templo de Santo Domingo de Guzmán, pues, en su concepto, “no está lejano el día en que el ferrocarril del sur traiga a la capital del estado multitud de viajeros ávidos de conocer las bellezas arquitectónicas de Oaxaca”.³¹

marzo de 1893, Oaxaca de Juárez, pp. 9-10.

30 *Periódico Oficial*, núm. 46, t. XI, 8 de junio de 1891, Oaxaca de Juárez, p. 1. Ante ese orden de cosas, en 1890 se formó en el seno del ayuntamiento una importante comisión: la Inspectora de Construcción y Rótulos, cuya finalidad fue uniformar las intervenciones en la ciudad.

31 Carlos Lira Vásquez, “Obra y servicios...”, *op. cit.*, p. 230.

La inauguración del Ferrocarril Mexicano del Sur (fms)



Cartel publicado para recibir el Ferrocarril Mexicano del Sur, 6 de octubre de 1892.³²

Los festejos por la llegada del ferrocarril comenzaron en los días previos al 12 de noviembre de 1892, fecha de la inauguración; hubo maniobras militares, fiestas populares y convites frente a la estación, asentada en el vecino pueblo de Santa María de El Marquesado, extramuros de la ciudad: su ubicación orilló a sus promotores a construir el primer servicio de tranvía de mulitas que tuvo Oaxaca, con el propósito de trasladar mercancías y pasajeros de la estación al centro de la capital, una vía de apenas 2 km de extensión, que se inauguró el 26 de junio de 1887, mucho antes de que arribara el tren de larga distancia. La anticipada existencia del tranvía rememora la época en que, sin éxito, se hicieron gestiones para llevar desde otras latitudes el ferrocarril, las cuales, sin embargo, no fueron estériles, pues se logró tender la primera línea del ferrocarril urbano.

³² Fuente: AHMCO, Secretaría municipal, Documentos empastados, exp. 142, t. 3, 1892, ff. 55r-60r.



Edificio de la estación de Oaxaca, ca. 1920. Colección Donaciones al MNFM. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Las gestiones para la instalación de éste tuvieron verificativo durante la gubernatura de Porfirio Díaz. En diciembre de 1882 se emitió un decreto en el que exceptuaba a la sociedad anónima La Oaxaqueña de toda contribución decretada o por decretar sobre los materiales nacionales o de importación que requiriera para la construcción, uso, explotación y reparación de la línea del ferrocarril urbano que se extendería en la ciudad de Oaxaca;³³ aquella fue la primera de las tres compañías que dominarían el negocio tranviario y una de las que se encargarían de transformar la movilidad en la capital y sus alrededores.

El día previo al gran evento llegaron los responsables y corresponsables de la prensa nacional, los señores Darío Balandrano, director del *Periódico Oficial de la Federación*; Enrique Santibáñez, de *El Nacional*; Bernabé Bravo, por *El Partido Liberal*; Ramón Murguía, de *El Universal*; Ignacio Dublán Montesinos, de *El Siglo XIX*; Mastillo Clarke, de *The Two Republics*, entre otros.

“El doce de noviembre Oaxaca amaneció engalanada, las casas adornadas sus fachadas, arcos triunfales daban la nota decorativa, reinaba verdadero júbilo y se hacía sentir una emoción cálida para recibir al hijo pródigo, al amigo fraterno, al camarada de los viejos tiem-

³³ Véase “Decreto núm. 27”, en *Colección de leyes*, Oaxaca, Gobierno del Estado de Oaxaca, 2001, t. XI, pp. 457-458; también, *Periódico Oficial*, núm. 43, t. II, 26 de diciembre de 1882, Oaxaca de Juárez, p. 1.

pos.”³⁴ La llegada del tren y de su principal promotor estaba causando un revuelo inusitado entre los oaxaqueños; de la boca de los viejos porfiristas se oía:

—¿Cómo vendrá?, dicen que ahora ya es blanco y colorado.

—Desde que se casó con Carmelita se ha vuelto entonado y muy catrín. Desde que se tumbó la piocha se ve más joven.

—Los que han ido a verlo a México dicen que se acuerda muy bien de todos, que no se le ha subido y todavía gusta de comer los antojos de la tierra. Toma “verde”, “mole negro”, “chichilo”, “coloradito” y tortillas clayudas con “asiento”, que de aquí le mandan sus amigos.

—¿Se acordará de ti?³⁵

El primer tren que llegó llevaba a un grupo de personalidades: Rosendo Pineda, Félix Romero, Emilio Pimentel, Justo Sierra, el poeta Juan de Dios Peza, y ministros de la República Dominicana, de El Salvador y Guatemala, por mencionar algunos. Horas después otro ferrocarril empezó a descender para internarse en el valle de Oaxaca, no sin antes haber superado los obstáculos de la naturaleza, que parecían imposibles: profundas cañadas, serranías, cumbres y colinas; pasó por pueblos y caseríos, atravesó la villa de Etna y, al fin, la máquina dio su último silbido, prolongado y monótono, apareciendo frente a la multitud que aguardaba en la estación.

34 Carlos Filio Berzalobre, *Estampas oaxaqueñas*, Oaxaca, s. e., 1982, pp. 21-22.

35 *Ibid.*, p. 22.



Carta del Ferrocarril Mexicano del Sur, 1910. Recorrido desde la ciudad de Puebla, pasando por los distintos pueblos y ciudades hasta llegar a la de Oaxaca.³⁶

En un instante el entusiasmo popular se hizo presente, “las campanas tocaban con locura, la artillería disparaba sus salvas ensordecedoras y todos los labios traducían en vivas el entusiasmo de sus corazones”.³⁷ Porfirio Díaz se encontró en medio de vítores y del entusiasmo popular, acompañado de sus ministros Manuel Romero Rubio, Joaquín Baranda, Matías Romero y Francisco González Cosío; siguiéndole después el exgobernador de Oaxaca Martín González, Manuel González, Jr., y los jefes políticos de los pueblos que tocaba el tren: Tecamachalco, Tehuacán, Teotitlán del Camino, Cuicatlán y Etlá.

Consideraciones finales

La construcción del ferrocarril a Oaxaca estuvo llena de tentativas y tropiezos, historia que comparte con otras líneas férreas de México. No fue fácil para las autoridades ni para los inversionistas y las élites locales llevar el tren a los destinos planeados, por la fuerte inversión que requerían, las características del territorio que había que cruzar y, entre los muchos intereses que entraban a juego, el margen de ganancias –variable determinante– que se esperaba tener. Para que aquel medio que prometía tantas bonanzas alcanzara al estado sureño

³⁶ Fuente: MMOYB, código clasificador: CGF.FC.M32.V13.0463.

³⁷ Carlos Filio Berzalobre, *Estampas oaxaqueñas*, p. 23.

tuvieron que transcurrir, al menos, 17 años desde aquella primera intentona promovida por José Esperón en 1875.

Oaxaca no sólo estaría conectada con las ciudades de Puebla, Veracruz y la de México, sino también se abriría al resto del país, incluso más allá de sus fronteras.³⁸ Pese a que allí el tren llegó bastante tarde en comparación con otras ciudades, su introducción permitió el desarrollo de la minería y el comercio, temas abordados por Francie Chassen;³⁹ asimismo, tuvo influencia en la vida cotidiana de la sociedad oaxaqueña decimonónica, ampliamente estudiada por Carlos Lira Vásquez y Mark Overmyer-Velázquez.⁴⁰ Pero, antes de que los caminos de hierro conectaran al estado sureño con el resto del país, se vivió un *boom* constructivo insólito en un momento en que aires de modernidad dominaba a la entidad: despertando un interés en la élite capitalina por remozar la ciudad, demostrar el grado de cultura alcanzado —pese a su aislamiento—, exhibir su opulencia y ocultar cualquier expresión de atraso o ruralidad. Había en aquellos hombres de poder una genuina disposición, a través de la imagen de la ciudad, de inspirar confianza en los inversionistas a fin de que derramaran sus capitales y, así, contribuyeran al progreso de la entidad.

En esa labor la prensa jugó un papel crucial; fue una constante la invitación a sus lectores a remozar sus casas y emular los trabajos que las autoridades estaban haciendo en diferentes partes de la urbe. Por medio de la exaltación de unos y el ejemplo de otros, se incitaba la competencia y el deseo por demostrar la capacidad económica de la capital oaxaqueña. Amén de lo anterior, la llegada del tren significó una serie de expresiones populares, festivas, que quedarán en los anales de la ciudad.

Bibliografía

Berry, Charles R., *La Reforma en Oaxaca. Una microhistoria de la revolución liberal. 1856/1876*, México, Ediciones ERA, 1989 [1981].

Chassen-López, Francie R., “Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución, 1902-1911”, tesis en Estudios Latinoamericanos, México, Facultad de Filosofías y Letras-Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.

———, “El *boom* minero, el auge económico y la crisis”, en Margarita Dalton (comp.), *Oaxaca, textos de su historia*, t. IV, Oaxaca, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/ Gobierno del Estado de Oaxaca, 1990, pp. 70-116.

———, *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur, 1867-1911*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2010.

38 Se construyó una vía angosta con una extensión de 367 km, que unió a las dos capitales, pasando en su trayecto por los pueblos de Amozoc, Tepeaca, Tecamachalco y Tehuacán, del lado poblano, y, del lado oaxaqueño, por Tecomavaca, Teotitlán del Camino, Tomellín, Cuicatlán, Etlá y la ciudad de Oaxaca; véase Carlos Contreras, *La gran ilusión*, Puebla, BUAP, 2013, p. 59.

39 Véanse las obras de esta autora: “Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución, 1902-1911”, “El *boom* minero, el auge económico y la crisis” y *Oaxaca entre el liberalismo y la Revolución. La perspectiva del sur, 1867-1911*.

40 Carlos Lira Vásquez, *Arquitectura y sociedad...*, op. cit., y Mark Overmyer-Velázquez, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, Oaxaca, UABJO/Congreso del Estado de Oaxaca, 2010.

- Colección de leyes, decretos, circulares y demás disposiciones dictadas por el Congreso y Gobierno del estado*, 29 vols., Oaxaca, Gobierno del Estado de Oaxaca, 2001.
- Connolly, Priscilla, “El desagüe del Valle de México. Política infraestructural, contratismo y deuda pública, 1890-1900”, en Sandra Kuntz y P. Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, pp. 191-219.
- Contreras Cruz, Carlos, *La gran ilusión urbana. Modernidad y saneamiento en la ciudad de Puebla durante el Porfiriato (1880-1910)*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2013.
- Dalton Palomo, Margarita y Verónica Loera y Chávez (coords.), *Historia del arte de Oaxaca*, 3 vols., México, Instituto Oaxaqueño de las Culturas/Gobierno del Estado de Oaxaca, 1997.
- Filio Barzalobre, Carlos, *Estampas oaxaqueñas*, Oaxaca, s. e., 1982.
- Fortson, J. R., *Los gobernantes de Oaxaca. Historia (1823-1985)*, México, J. R. Fortson, 1985.
- Lambarria-Gopar, Gloria Guadalupe, *Camino de hierro. El Mexicano del Sur en Oaxaca*, Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/Asociación Nacional de Docentes Universitarios, 2017.
- Lira Vásquez, Carlos, *Arquitectura y sociedad. Oaxaca rumbo a la modernidad, 1790-1910*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2008.
- , “Obra y servicios públicos en Oaxaca, 1876-1991”, en Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly (coords.), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora/El Colegio de Michoacán/El Colegio de México/Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, pp. 220-259.
- Martínez Medina, Héctor y Francisco José Ruiz Cervantes, “La ciudad de Oaxaca. De la Independencia a los inicios del periodo posrevolucionario”, en Sebastián van Doesburg (coord.), *475 años de la fundación de Oaxaca. Fundación y Colonia*, t. II, México, Ayuntamiento de la Ciudad de Oaxaca/Fundación Alfredo Harp Helú Oaxaca/Proveedora Escolar/Editorial Almadía/Casa de la Ciudad, 2007, pp. 7-95.
- Memoria presentada por el Ejecutivo Constitucional del Estado Libre y Soberano de Oaxaca de Juárez al 9º Congreso del mismo*, 17 de septiembre de 1878, Oaxaca, Imprenta del Estado en el ex Obispado dirigida por Ignacio Candiani, 1878.
- Memoria constitucional presentada por el Ejecutivo del estado libre y soberano de Oaxaca al H. Congreso del mismo, el 17 de septiembre de 1882*, Oaxaca, Imprenta del Estado en el ex Obispado a cargo de Ignacio Candiani, 1883.
- Overmyer-Velázquez, Mark, *Visiones de la ciudad esmeralda. Modernidad, tradición y formación de la Oaxaca porfiriana*, Oaxaca, Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca/Congreso del Estado de Oaxaca, 2010.
- Romero Avendaño, Matías, *Informe de Matías Romero al gobierno del estado de Oaxaca, respecto a la compañía que organizó para construir el ferrocarril a Oaxaca, y del traspaso que hizo de la concesión de 25 de agosto de 1880*, Oaxaca, Imprenta del Estado en el Obispado, 1881.

Southworth, John Reginald, *Oaxaca y Puebla ilustrados. México*, t. V, Liverpool, Blake & Mackenzie, 1901.