



**EL COLEGIO  
DE SONORA**

**Doctorado en Ciencias Sociales/ Estudios Históricos de Región y Frontera**

**Memorias institucionales y colectivas del Ferrocarril**

**Panamericano en pueblos de Soconusco, 1920 – 1945**

**Tesis presentada por**

Sinue Hamed Fuentes Malo

Como requisito para obtener el grado de

**Doctor en Ciencias Sociales**

Directora de tesis: Doctora Esther Padilla Calderón

Lector interno: Doctor José Marcos Medina Bustos

Lector externo: Doctor Luis Antonio Vázquez Henestrosa

Hermosillo, Sonora

Noviembre, 2022

## **Dedicatoria**

Dedico esta tesis principalmente mi madre Victoria Wilsermina Malo Rivera y, a mi segunda madre Concepción Hernández Rivera, sin el esfuerzo, el apoyo y la ayuda de ustedes, jamás lo habría logrado.

Una dedicatoria especial también a mi familia, la que ya tenía antes de iniciar este camino, a la que se sumó durante la conclusión de este proceso y, a la que está por llegar sobre todo a mi hijo.

## **Agradecimientos**

Este es un trabajo compartido, sin el apoyo de muchas personas incluyendo las que están detrás de mí formación doctoral, no se habría podido concluir, por ese motivo agradezco a todos y cada uno de los doctores que estuvieron detrás de mí formación. Siendo por la cantidad de espacio, difícil poder mencionarlos a todos, mencionaré a los que de alguna forma estuvieron más cerca. Considerando esto, agradezco a la Doctora Zulema Trejo Contreras en primera instancia por sus clases, y por sus consejos que aunque no fueron especialmente dedicados a mí, el tomarlos y seguirlos al pie de la letra me sirvió mucho más de lo que cualquiera podría pensar. El Dr. José Eduardo Calvario Parra porque la dinamicidad en sus clases me permitió observar y conocer otras herramientas de las ciencias sociales que yo no había considerado. A la Dra. Ana luz Ramírez Zavala por sus comentarios pertinentes y oportunos que me sirvieron para darle un mejor enfoque a esta investigación.

Agradezco a la Dra. María Del Valle Borrero Silva principalmente por sus clases pero también por su apoyo durante procesos de logística y asuntos administrativos del quehacer. Igual es muy importante, como dije, mencionar a las personas que estuvieron muy de cerca, por lo que agradezco especialmente a la Dra. Ana Isabel Grijalva Díaz, me dio muchos tips que me llevaré hasta el último día de mi futura labor como investigador, no sólo de los estudios históricos, sino también, al extrapolarlos a la investigación en otras disciplinas. Igual, la Dra. Gloria Ciria Valdez Gardea por sus clases más enfocadas a la realidad y pues, por de alguna forma, aclarar las posturas realistas que debe tomar el investigador, pese al tipo de teoría social que creas que te representa. Y un espacio especial para todos aquellos que se dedican a la logística administrativa del Colegio de Sonora

incluyendo aquí, biblioteca y todas sus áreas. También agradezco el CONACYT por la beca y el apoyo.

Incluyo a todos mis compañeros pese a que todos tuviéramos distintas posturas, sobrellevar el camino fue más fácil. Finalmente el agradecimiento especial a mi consejo tutelar, el Dr. José Marcos Medina Bustos ya que no sólo me dio clases, sino también estuvo siguiendo el avance de mi tesis con comentarios muy pertinentes y, que permitieron encuadrar mejor esta investigación. Al Dr. Luis Antonio Vázquez Henestrosa ya que es la segunda vez que participa directamente conmigo en la construcción de una tesis, fue el director de mi tesis de licenciatura y ahora participó como revisor externo. Y a la Dra. Esther Padilla Calderón por literalmente estar detrás de mí durante todo el trayecto de esta investigación, la ayuda de todos ustedes fue realmente muy importante. Muchas gracias a mi familia, mi hermano Erik que también me dio su apoyo, mi madre por su constante lucha por nosotros y a Valeria por ser la madre de mi hijo. Y pese a que algunos académicos e investigadores no creen en Dios, yo sí le agradezco porque él sabe cuántas veces rogué por esta oportunidad.

“Tu trabajo va a suponer gran parte de tu vida, y la única forma de estar totalmente satisfecho es haciendo algo que creas que es un gran trabajo. Y la única forma de hacer un gran trabajo es hacer lo que amas”.

Steve Jobs

## Contenido

Introducción .....	1
Capítulo 1. Propuesta teórico-metodológica para abordar las memorias del Ferrocarril Panamericano .....	6
1.1 Introducción .....	6
1.2 Oralidad y fenomenología.....	7
1.3 Perspectivas teóricas .....	10
1.3.1 Memoria .....	13
1.3.2 Memoria colectiva.....	18
1.3.3 Fenomenología .....	23
Capítulo 2. La región de estudio .....	27
2.1 Introducción .....	27
2.2 Soconusco ¿una región agraria estructurada por el ferrocarril? .....	37
2.3 Conclusión.....	55
Capítulo 3. Memorias sociales e institucionales del Ferrocarril Panamericano. Soconusco, 1920-1930.....	56
3.1 Introducción .....	56
3.2 Tensiones. El siglo XX en la región Soconusco .....	57
3.3 Memorias y conflictos sobre el Ferrocarril Panamericano en Soconusco, 1920-1930 .....	67
3.3.1 El Panamericano y el persistente atraso en Soconusco .....	83
3.4 Conclusiones .....	89
Capítulo 4. El Ferrocarril Panamericano de 1930 a 1945: transformaciones en la infraestructura... 91	
4.1 Introducción .....	91
4.1.2 El panorama histórico de mayor escala.....	92
4.2 Los procesos en el nivel local .....	93
4.2.1 Construyendo Soconusco .....	97
4.2.2 Invirtiendo en Soconusco .....	99
4.3 Nuevos cauces político-administrativos.....	115
4.3.1 Chiapas: la satisfacción que su espíritu anhela.....	125
4.4 Conclusión.....	139
Conclusiones finales.....	142

### **Resumen**

En este trabajo se analiza las memorias del ferrocarril panamericano en los pueblos de la región Soconusco del estado de Chiapas en el periodo 1920 a 1945. Se llevó a cabo un análisis de los archivos así como la transcripción de entrevistas que permitieran bosquejar los cambios que se dieron en los pueblos más cercanos a la vía férrea. Se realiza un análisis de la memoria colectiva desde sus características fenomenológicas que nos permitan encontrar al ferrocarril como el objeto de estudio e interacción. Se propone que los avances en infraestructura de los pueblos de Soconusco durante este periodo, se vieron indirectamente vinculados a la presencia del ferrocarril panamericano. Se observa que el Ferrocarril Panamericano fue durante mucho tiempo la principal vía de comunicación para los pueblos de esta región económica. Se identifica que el ferrocarril se encuentra aún en las memorias de los pobladores que le recuerdan como el principal medio de transporte soconusquense.

## Introducción

Soconusco es una de las quince regiones socioeconómicas de Chiapas que, por lo general, se ha vinculado con el resto del estado a través de relaciones de tipo mercantil. El perfil socioeconómico de esta región es complejo pues también ha sido una de las que se han visto beneficiadas del cambiante flujo migratorio. Además, forma parte de la frontera sur de México, ya que colinda con Guatemala.<sup>1</sup> La región se ha destacado por la fertilidad de sus tierras y por la presencia de población de origen indígena. En los últimos años del porfiriato fue de suma importancia, pues su amplia extensión territorial y el terreno plano que le caracteriza permitió concretar los objetivos de comunicación nacional por medio de la construcción del Ferrocarril Panamericano. Esta investigación se centra en el análisis de las memorias que existen sobre este ferrocarril en los pueblos de Soconusco, respecto del periodo de 1920 a 1945.

A través de esta investigación se ha pretendido dilucidar ¿cuáles son y cómo se expresan los cambios materiales y socioculturales relacionados con la introducción del Ferrocarril Panamericano, en las memorias institucionales y sociales de pueblos de Soconusco, respecto del periodo 1920-1945? Para ello la respuesta tentativa e hipótesis de trabajo ha sido que la construcción del ferrocarril supuso la conformación de nuevas dinámicas sociales en los pueblos de la región, algunas de las cuales desaparecieron al paso de los años y otras se mantuvieron. La construcción del ferrocarril tuvo repercusiones en los pueblos de la región porque su presencia implicó una importante inversión que creó no solo empleo, sino también conflictos y otro tipo de efectos sociales. Por lo que

---

<sup>1</sup> En 2018-2022 la gente de Guatemala pasa a los pueblos de Soconusco a vacacionar o realizar compras de abarrotes y distintos productos. Pero la pandemia del COVID 19 ha tenido en pausa estas dinámicas.

consideramos importante identificar y analizar las memorias que perduran sobre el ferrocarril y que son expresión y evidencia de diversos cambios y dinámicas socioculturales.

Con este trabajo se pretende aportar un nuevo matiz e interpretación a la historiografía sobre los ferrocarriles en general y sobre el ferrocarril en Chiapas, en particular, así como a los estudios sobre la memoria desde una perspectiva fenomenológica. Para ello se retoman los conceptos de memoria, relatos de vida y fenomenología, de autores como Halbwachs, Ricoeur, Husserl y Gadamer, así como las reflexiones y propuestas en torno a conceptos de autores como Jelin, Van Young y Vansina. La conceptualización ha sido importante en el análisis de las memorias que han constituido las fuentes primarias de este estudio. El rescate de la memoria a través de la oralidad ha permitido acceder a datos que enriquecen la historiografía chiapaneca. Asimismo, analizar memorias de los gobiernos estatales localizadas en los acervos de archivos públicos, ha hecho posible recuperar una parte del pasado de la región. Esta tesis se ha planteado como objetivo general recuperar y analizar memorias existentes sobre la presencia del Ferrocarril Panamericano en pueblos de Soconusco, respecto del periodo 1920-1945.

Los objetivos particulares han sido: 1) identificar, a través de las memorias, cambios socioculturales relacionados con la presencia del ferrocarril en la región, durante el periodo; 2) identificar en las memorias, confrontaciones o conflictos relacionados con la introducción y operación del ferrocarril en los pueblos de Soconusco cercanos a la línea férrea; y, 3) reconocer a través de las memorias, cambios materiales ocurridos en estos pueblos por efecto de la presencia de este medio de transporte y comunicación. El periodo de estudio ha sido definido considerando que tras el proceso revolucionario y sus



implicaciones en Chiapas, tuvo lugar una mayor estabilidad administrativa, las instituciones en el estado se fortalecieron y se produjo cierta estabilidad económica. Esto se refleja en la operación del ferrocarril, pues ya no hubo interrupciones por causa de las movilizaciones sociales de alto impacto en la región y la operación del medio de comunicación y transporte fue más regular y estable (Molina, 2006, p. 106).

En estos años Tiburcio Fernández Ruiz obtuvo la gubernatura y activó una iniciativa para mejorar la operación del medio de transporte, comenzando por la reparación de los tramos de vía que resultaron más dañados durante el periodo de movilización social. Entonces también se generaron peticiones o solicitudes de los pobladores relacionadas con el ferrocarril, que permitieron mejorar la actividad comercial a través de la mayor movilidad de distintos productos hacia las principales estaciones del estado (Molina, 2006, p. 106). El periodo de estudio concluye en 1945 porque en esa década inicia la construcción de la Carretera Panamericana y entonces las funciones socioeconómicas del ferrocarril, pasan gradualmente a segundo plano.

Para el desarrollo de la investigación han sido importantes -entre otros-, los Documentos históricos de Chiapas SEDENA 1821-1921, las Memorias de Gobierno siglo XX, los expedientes de la sección de comunicaciones, obras públicas y justicia del Archivo Histórico de Chiapas – Unicach, así como hemerografía disponible y trabajos académicos como la tesis doctoral de Valente Molina (2017), *El ferrocarril y la configuración regional histórica en el corredor costero de Chiapas en el Siglo XX* y el libro de Benjamin Thomas Lewis (1990), *El camino a leviatán, Chiapas y el estado mexicano, 1891-1947*. Las entrevistas realizadas en cuatro localidades de la región han representado asimismo un insumo central en la realización de la investigación.

La tesis se ha estructurado de la siguiente manera: en el primer capítulo se presentan y desarrollan los conceptos centrales empleados en el proceso de investigación como guía epistemológica: memoria, memoria colectiva y fenomenología. Se exponen posturas académicas sobre esta escuela filosófica con la intención de que el lector pueda identificar su función en esta tesis. El segundo capítulo trata sobre la definición y caracterización de Soconusco como una región, partiendo de la propuesta de Erick Van Young (1991) y se introducen las fuentes secundarias que han apoyado la realización de este proyecto. En el tercer capítulo se inicia con el estudio de las memorias del Ferrocarril Panamericano en pueblos de Soconusco y corresponde al análisis de información de acervos históricos para la década de 1920 a 1930. En este capítulo se documentaron situaciones que, poniendo como justificación la presencia del ferrocarril en la región, encontraron trascendencia. Una parte importante de estas realidades -conflictivas- no encuentran resolución en esa década e identificarlo nos lleva, por medio del análisis fenomenológico de la memoria colectiva, a observar su desenvolvimiento de la mano del ferrocarril panamericano, presente como hilo conductor.

Por último, en el cuarto capítulo se recupera y analiza la información de archivo correspondiente al periodo de 1930 a 1945. Estos años corresponden al incremento de la importancia económica y política de Soconusco en el estado, relacionada con el desarrollo sindical en la región y con el poder local del Banco de Crédito Ejidal. Por medio de las entrevistas, las memorias sociales e institucionales, construimos un bosquejo de los cambios infraestructurales que tuvieron lugar en este periodo en Soconusco, en torno al ferrocarril. Aquí seguimos la pista a situaciones identificadas en la primera década del periodo analizado, para equiparar los cambios que se dieron. Presentamos un análisis que

contrasta la documentación de archivo con los testimonios orales, para explicar, por medio de la trascendencia fenomenológica, lo que se percibe como recuerdo en estas memorias. Es en la década de 1940 que inician con mayor determinación los trabajos de construcción de la Carretera Panamericana, por lo que las funciones del ferrocarril irán perdiendo su sentido y utilidad en la década de 1960. Después de este capítulo se presentan las conclusiones finales de la investigación.

# **Capítulo 1. Propuesta teórico-metodológica para abordar las memorias del Ferrocarril Panamericano**

## **1.1 Introducción**

En este capítulo presentamos una reflexión que nos ha permitido comprender y aprehender los conceptos de memoria, memoria colectiva y fenomenología, con la intención de dar solidez a la postura disciplinaria desde la que observamos un fenómeno histórico, sus expresiones y condiciones regionales. En consecuencia, presentamos los postulados teóricos que nos han permitido generar un debate inicial, para observar -desde estos conceptos- la presencia del Ferrocarril Panamericano en la Región Soconusco. Desde una perspectiva regional observamos los cambios que se generaron por la presencia del medio de comunicación y que, al tener impacto, quedaron resguardados en la memoria colectiva. Esto permite observar al Panamericano como un objeto fenómeno inmerso en la espesura de la memoria colectiva, que da pertinencia y trascendencia a situaciones y procesos que se generaron y que encuentran una explicación en las ideas contenidas en los conceptos que desarrollamos. Para lograr nuestros objetivos retomamos las sugerencias teóricas que nos permiten observar al ferrocarril en las memorias también como un fenómeno.

Considerando lo anterior operativizamos los conceptos pues, en última instancia, las memorias recopiladas —de los informantes clave— son las que nos ayudan a identificar al ferrocarril como fenómeno y a evidenciar su trascendencia colectiva. Se piensa en una memoria pasiva cuando se trata de información de archivos que nos permite observar numerosos hechos y procesos; asimismo, esta memoria pasiva también suele ser vinculada a la búsqueda de significados simbólicos, pero esto es algo que aquí no hacemos porque no

observamos al ferrocarril como objeto simbólico (Balza-García, 2011, pp. 113-115).<sup>2</sup> Los informantes han sido una pieza clave del proceso de investigación a través de las entrevistas realizadas. Consideramos que sus testimonios contienen la trascendencia y representatividad de una memoria colectiva en torno al Panamericano. Al hacer uso de las palabras para comunicar sus recuerdos, su memoria deja de ser pasiva y sale a la luz, permitiéndonos observar al ferrocarril y también desplazarnos de un recuerdo a otro, de una manera distinta a la que es posible hacerlo a través de la construcción política y más estática de los archivos y memorias oficiales.

## 1.2 Oralidad y fenomenología

Esta investigación parte de los fundamentos de la **historia oral**, en la acepción de que permite generar nuevos saberes, tomando en consideración otras fuentes que también son importantes. Advertimos que en la oralidad reside un potencial epistémico como fuente para el conocimiento de la historia que toma en consideración vivencias humanas, tiempos de vida de testigos y diversos grupos sociales, que no han tenido la posibilidad de crear sus propias fuentes. No obstante, es necesario mantener una rigurosidad metodológica, que permita a la oralidad tener un estatus cognitivo de la experiencia humana en el que su proceso de sistematización asuma la forma de una síntesis dialéctica. Esto se da entre dos o más polos activos de reflexión y conceptualización, que facilitan el análisis de las experiencias personales (Fraser, 1993; Rivera, 1990).

---

<sup>2</sup> Cabe mencionar que en 2018-2022 las estaciones de Tapachula, Huixtla y Huehuetán están cargadas de cierto simbolismo, por lo que algunos grupos culturales se han acercado a ellas para realizar eventos que les permiten denostar su pertenencia étnica. Este es un tema que queda abierto a futuras investigaciones, en especial para quienes tengan como objetivo abordar las estaciones como monumentos o lugares de memoria, de acuerdo con Pierre Nora (2008).

La historia oral por lo general es identificada como aquellos recuerdos que se pueden reunir de informantes que cuenten sus propias experiencias; sin embargo, se suele apoyar en la tradición oral, que consiste en pasar la información o los relatos de generación en generación. Al respecto Jan Vansina (2007, pp. 151-156) sugiere que la forma en que los relatos se presentan no marca mucha diferencia, aunque sí es necesario identificarlos y, al final, todo relato transmitido puede ser considerado historia oral. Debido a la cantidad de datos que se pueden recopilar, la historia oral funciona como un complemento para las fuentes escritas. Resulta muy útil debido a que permite y facilita la obtención de datos en comunidades que no han realizado ningún tipo de registro sobre eventos ocurridos. Debido a esas características también ayuda a la valoración colectiva de los participantes y permite observar el sentido que estos le dan a los acontecimientos, visualiza lo que ha perdurado en el discurso y también a qué nivel se ha dado la evolución del testimonio oral.

En la perspectiva de Dora Schwarzstein (1990, pp. 151-152) la historia oral sí considera el aspecto de estas fuentes como complemento a las escritas, pero en el sentido de que los archivos ayudan a contrastar la información. Los datos orales pueden revelar aspectos desconocidos o ignorados muchas veces en fuentes escritas. Sin embargo, no se debe considerar a la historia oral como una herramienta solo para establecer los hechos, ya que esto limita en gran medida su potencial. Para la autora la fuente oral es más que un simple material suplementario, ya que tiene la fuerza para bosquejar o vislumbrar la estructura de la vida cotidiana y de los hechos que un grupo en específico puede considerar como “comunes”. Por estas razones, la técnica oral permite acceder a nuevos enfoques y problemáticas que las metodologías clásicas de la historia no posibilitan. Es necesario considerar que esta metodología permite acceder a las subjetividades de los informantes y

así revelar el ambiente de los acontecimientos o procesos, puntos de vista y motivaciones de los que se vieron involucrados en ellos.

La relación entre investigador e informante tiene que fluir dentro de los límites de una relación humana personal, de respeto y que permita el intercambio de información. La credibilidad de los testimonios estará vinculada con la calidad de la memoria de los informantes, en el entendido de que al paso del tiempo o por enfermedad o accidente, ésta puede fallar o estar incompleta. En ese sentido no se observa para la historia oral diferencias significativas entre el testimonio de una persona joven o un adulto mayor con salud normal. Por lo tanto, para esta metodología, se considera a la memoria como un instrumento que ayuda a la construcción de la conciencia colectiva de los grupos. El interés del testimonio oral se encuentra en la relación del recuerdo y el silencio, ya sea por espontaneidad o porque alguien preguntó. Aquí siempre será importante lo ausente y lo presente como procesos activos a confrontar con la documentación escrita, otros testimonios o diversos momentos del discurso del informante (Schwarzstein, 1990, pp. 153)

La historia oral puede acceder a un estatus cognitivo de la experiencia humana a través de la **memoria**, considerada como la capacidad del ser humano para registrar una continuidad en los hechos, basada en su función como depósito de distintas vivencias. Así, podemos fortalecer o invalidar un acontecimiento bajo la construcción de un testimonio sobre una situación vivida que se guarda dentro de nuestra memoria personal y que, a la vez, va construyendo recuerdos. Estos se encuentran organizados y administrados por espacios imaginarios que dan sentido a cada uno. Una de las características más importantes de la memoria es que se encuentra en estrecho vínculo con un periodo/tiempo (Ackerman, 2005; Aróstegui, 2004; Halbwachs, 1950; Ricoeur, 1999). Enseguida se

explica la construcción base de nuestro aparato teórico metodológico y después explicamos los conceptos centrales de esta propuesta, entre los que figura la memoria.

### 1.3 Perspectivas teóricas

Partimos de un análisis fenomenológico de la memoria en función del discurso de los testimonios orales recopilados en campo, a través de entrevistas y mediante la revisión de documentos de archivo sobre la operación del Ferrocarril Panamericano en Soconusco, en el periodo de 1920 a 1945. Consideramos las memorias como un medio por el cual es posible identificar efectos sociales de la operación del ferrocarril, significativos para la población de la región. En estas memorias permanecen los recuerdos y registros de aquellos que tuvieron algún tipo de interacción con el Panamericano.

**Tabla 1. Propuestas teóricas y autores, para el estudio de las memorias**

Propuestas	Autor	Conceptos e ideas
<i>Memoria</i>	Maurice Halbwachs	Memoria
<i>Memoria colectiva</i>	Elizabeth Jelin Paul Ricoeur	Memoria colectiva
<i>Fenomenología</i>	Edmund Husserl Hans-George Gadamer	Experiencia personal Reducción fenomenológica

Fuente: elaboración propia.

Esta investigación se ha realizado con documentos de archivo y testimonios orales, por lo que nos vemos en la necesidad de hacer una explicación operacional de los archivos como memoria. Ante la pregunta ¿pueden los archivos ser considerados memoria? François



Hartog (2007, pp. 132-137) explica que, en general, los archivos existen cuando hay una fuerte demanda memorial, correspondiente al Estado. Por lo que estos pueden ser considerados como la memoria de la nación, que a su vez satisface y facilita el deseo de memoria de la sociedad en general. Son vistos también como testigos y pruebas que hablan en secreto y con disimulo, pero contienen confesiones. Por esa razón el Estado debe ofrecer una alternativa de protección, por un periodo de tiempo, a quienes están involucrados en estos testimonios escritos, pero no se puede negar el derecho a la derogación para quien desee tener acceso a la información.

Según Eduardo I. Murguía (2011, pp. 23-29) el archivo debe ser visto bajo dos aristas, una que incluye como tal su lugar físico, y otra como el lugar donde está la memoria. Por lo que explica que la relación entre archivo y memoria está vinculada al hecho de que la memoria representa un documento susceptible de ser utilizado por la historia y que además se puede alojar en objetos, lugares, personas, escritos y otros. Por lo tanto, el archivo es visto como un agente que permite la actualización de la memoria, ya que tiene una relación física y representativa con ésta, y dicha relación permite acceder a la vinculación racional del tiempo y el espacio. Tiene una función muy importante para el Estado pues actúa como una expresión del poder que se aloja en los lugares oficiales que registran, organizan, catalogan y permiten la recuperación de lo que la administración considera como memoria y que puede dar paso a la nostalgia por un origen. Sin olvidar que fue por la acción cultural de la historia que el archivo terminó convirtiéndose en un lugar potencial de la memoria.

Es necesario mencionar que Murguía (2011, pp. 18,36) analiza al archivo desde una hipótesis que considera dos movimientos. Primero, figura la retención de la memoria en el

archivo, como ejercicio del poder que genera, por medio del almacén de documentos, un escenario de confrontación para la apropiación del pasado. Segundo, señala la articulación que se caracteriza por la marcación de espacios institucionales y apropiaciones simbólicas que tienen como finalidad construir identidades, optando por el recuerdo o el olvido. Explica al archivo como la función de memoria misma del Estado, es decir, este órgano decide lo que se va a olvidar o recordar. Sin embargo, las relaciones existentes entre archivo y memoria terminan por sobrepasar al Estado como institución, y éste se mueve entonces entre categorías de poder y símbolos. Estas asociaciones del archivo con la memoria son expansivas y pueden diluir clasificaciones o tipologías. Por lo tanto, los archivos ayudan a la recuperación de la memoria y las memorias se pueden archivar.

Por último, Elizabeth Jelin (2002, pp. 9,22-42) sugiere que la memoria parte no solo de testimonios orales, sino de todo aquel material archivado que nos ayude a recordar algún detalle del pasado. Ya que tiene procesos que pueden ser pasivos o activos, por lo que la autora indica que pueden existir restos y rastros almacenados en un estado pasivo, guardados en la memoria de algún informante, en bibliotecas, formatos electrónicos o incluso archivos públicos y privados, por lo que también la memoria de las personas puede encontrarse por momentos pasiva. Sugiere que los investigadores deben actuar sobre todo con mucha ética, ante la posibilidad de encontrar mentiras deliberadas que se fundamentan en deformaciones de las fuentes o archivos. Así, aunque los archivos son los que ayudan a construir la historia oficial o nacional y a la vez representan una memoria oficial, deben ser observados con cautela.

### 1.3.1 Memoria

Considerando lo anterior, Jelin (2002, pp. 2-6) propone que la memoria contribuye a analizar y pensar las presencias y sentidos del pasado, y para esto sugiere tres premisas: 1) las memorias deben ser entendidas como procesos subjetivos que se pueden encontrar en experiencias, marcas simbólicas y materiales; 2) son reconocidas como objeto de disputa, conflictos y luchas que permiten prestar atención al rol activo de los participantes enmarcados en relaciones de poder; 3) son historizables porque ayudan a reconocer cambios históricos, climas culturales, espacios de luchas e ideologías y permiten identificar el lugar que las distintas sociedades les asignan. Por lo tanto, también son necesarias para la sociedad o los colectivos, debido que al paso del tiempo terminan ocupando un lugar central entre los distintos debates culturales y políticos. Pero las memorias fluctúan entre espacios de disputa política en el sentido de buscar una lucha contra el olvido o contra el silencio, lo que muchas veces se traduce en una riña de memoria contra memoria.

Respecto al último punto, cabe señalar que hemos confrontado la información documental de los archivos, con los testimonios orales recopilados sobre las interacciones con el ferrocarril. También hemos procedido de este modo respecto de los propios testimonios orales, ya que en ellos se expresan posturas políticas y culturales. Consideramos la memoria desde la perspectiva social y confrontamos las distintas fuentes. En este trabajo nos basamos en las funciones sociales de la memoria, descritas por Halbwachs (1950), Jelin (2002) y Ricoeur (2004), por lo que nos vemos en la necesidad de explicar algunas de las características que consideramos más importantes del concepto de memoria.

Ricoeur (2004, pp. 19-22) sugiere que la memoria contiene un potencial fenomenológico vinculado al recuerdo que se encuentra guardado en un espacio virtual. Es en gran medida y por si solo un fenómeno al que resulta importante preguntar ¿de qué hay recuerdo? Y ¿de quién es la memoria? Esto con la intención de acercarnos a las profundidades del pasado. Para ello el autor sugiere preguntar sobre el qué objetual, que nos llevará a un acercamiento del recuerdo mismo. Por lo tanto, la memoria está centrada en una apropiación de los recuerdos de todo sujeto que sea capaz de acordarse de sí mismo. De esta forma puede construir y modelar su pasado o el de un colectivo en el cual se encuentre inserto, a independencia de si este pasado es aceptado o no.

Para Jelin (2002, pp. 9-14) la memoria tiene un papel muy significativo que reivindica la pertenencia de una persona a un grupo, un colectivo o una comunidad. Sin embargo, el olvido, la conmemoración y el recuerdo pueden estar vinculados a eventos o acontecimientos traumáticos que suelen ser de carácter político o catástrofes sociales, en función del sufrimiento colectivo. Estos eventos traumáticos también pueden marcar la memoria individual, y esta situación pondrá en entredicho lo que el sujeto puede o no recordar, callar, reconstruir u olvidar. Ubicarla en un espacio temporal puede resultar complejo debido a que implica hacer referencia al espacio de la experiencia desde el mismo presente. Esto no tiene por qué ser un problema para la memoria, debido a que incorpora experiencias propias, pero también asimila las experiencias de otros que han sido parte del suceso. Considerando que no está anclada a un tiempo exacto, puede hacer acto de presencia en el ahora y generar mociones que transformen al mundo social.

Como complemento de la propuesta de Jelin, Peter Burke (2011) congenia con las ideas de Halbwachs y vemos que los tres consideran que el individuo debe estar inserto en

un grupo social donde generará sus propias memorias. Los autores sugieren que las memorias se pueden delimitar por el colectivo. Nosotros entendemos que los testimonios que nos puede aportar un ex ferrocarrilero podrían estar contruidos dentro del círculo colectivo de los trabajadores del ferrocarril, por lo que existe la posibilidad de que su memoria sea muy diferente a la de alguien que hubiera comerciado con algún producto por la zona. Consideramos la variedad de las memorias que podrían existir en los distintos grupos sociales. Respecto a esto Burke (2011, p. 490) retoma la idea de que el individuo inserto en un grupo social debe considerar dos pasos para *hacer memoria*. El primero consiste en identificar lo que debe ser recordado y, el segundo, en equiparar y apropiar una forma de recordarlo. Estos pasos llevan al individuo a concretar el proceso de *hacer memoria*.

Al respecto Enrique Florescano (2003, pp. 393-395) menciona que la memoria tiene la amplia capacidad de ser compartida y puede tener un significado al insertarse en algún objeto, como un monumento. Esta característica permite la trascendencia de los grupos, en el sentido de que la memoria del pasado funciona como el principal elemento para lograr la supervivencia de estos. La existencia de un ente político-administrativo como el Estado permite generar memorias que contribuyen a organizar y coordinar las distintas actividades de los grupos que son parte de su dominio. En función de ello puede generarse una identidad y un propósito común que permitan al Estado difundir e infundir entre los distintos individuos, ideales como los de nación. Para el plano colectivo, Jelin (2002, p. 16) sugiere que la memoria se antepone a desafíos muy bien identificados por la sociedad, como promover reflexiones sobre el pasado e identificar el sentido que este tiene para el presente, repeticiones de un suceso, superar olvidos y abusos políticos.

En nuestro caso las memorias reivindican y recuperan distintas situaciones y procesos que se generaron en torno a la presencia del medio de transporte, identificamos que aún existe una necesidad de distintos colectivos por recuperar lo que ellos añoran. Con las memorias recuperadas hemos reflexionado sobre momentos que han dado identidad a grupos sociales que vieron en el ferrocarril una oportunidad de cambiar u obtener algo que era importante para ellos. Respecto de la cualidad reflexiva, Ricoeur (2004, p. 131) menciona que la memoria tiene un carácter fenomenológico, que se va a expresar en el hecho de recordar. Aquí sólo considera el sentido de que la memoria es amplia y los eventos registrados en ella no presentan una simple limitación a imágenes de las impresiones más sensibles del ser. Se interioriza hasta llegar a un punto en el que consciente o inconscientemente el individuo obtendrá un aprendizaje, y tocará sus nociones intelectuales. En la memoria también se encuentran teorías, principios y números, sin olvidar sensaciones y sentimientos. Por esa razón, la memoria de las cosas tangibles o intangibles y la memoria del individuo coincidirán, en la medida en que éste se acuerde de sí mismo, de lo que hizo, cuándo y dónde lo hizo; y lo que sintió cuando lo hacía.

Considerando lo anterior, Jelin (2002, pp. 17-19) dice que la memoria también puede funcionar como una herramienta teórico metodológica, con la que se puede proponer la creación de procesos que faciliten la construcción de otras memorias. Se ven involucrados en ella recuerdos y olvidos, narrativas, sucesos, silencios, pero también nos puede reflejar datos faltantes en el proceso de reconstrucción. Se encuentra en ella una relación entre el individuo y la sociedad, que es la encargada de administrar qué se recuerda y qué se olvida. Considerando que los recuerdos son transmitidos y recibidos en distintas interacciones sociales, en prácticas culturales o en distintos procesos de socialización de un

colectivo. Así, desde un tiempo presente y en función de sus expectativas futuras, los grupos o colectivos determinarán cómo y cuándo se recuerda y se olvida. Sin embargo, en el ámbito individual puede haber procesos mentales, desencadenados por factores emocionales y afectivos que desde una perspectiva psicológica o psiquiátrica impidan activar el pasado en el presente.

Al respecto Arón Cohen (2012, pp. 2-4) sugiere que la memoria individual está siempre vinculada con la colectiva, en el sentido de que la memoria personal siempre actuará como testigo de la experiencia grupal. Se verá una posibilidad colectiva en la medida en que el individuo se sujete a un condicionante social y al reconocimiento público del grupo de pertenencia. No se debe ver a la memoria como un simple registro, más bien, es un proceso de reconstrucción, una facultad psíquica de cada individuo que se apoya en marcos de referencia social y puede incluir grupos primigenios como la familia o incluso aquellos que se dan por asociación o identificación, como los amigos o compañeros de alguna organización. Los seres humanos tienen memoria y recuerdan debido a que es común que se encuentren insertos en contextos grupales y sociales con marcos delimitados por la colectividad, por lo que el olvido representaría la desaparición de estos marcos o parte de ellos. Los recuerdos personales se encuentran inmersos en narrativas colectivas reforzadas por conmemoraciones y rituales colectivos (Jelin, 2002 pp. 19-21).

La memoria también es resultado de una identidad de pertenencia desde lo individual hasta lo grupal, ya sea de una identidad nacional, de género, política o de otro tipo y siempre será el individuo el que seleccione las memorias que lo pondrán en relación con otros. Pero esta mutua retroalimentación se puede ver conflictuada cuando existen periodos de crisis que representen una amenaza para el grupo o colectivo, por lo que el

individuo se verá en la necesidad de reinterpretar la memoria y cuestionar su identidad. Por lo general el sujeto identifica y construye un sentido propio para el pasado. Para lograrlo se vale de momentos memorables asociados a emociones y afectos, en donde los acontecimientos traumáticos pueden causar grietas en la narrativa y huecos en la memoria. Así se da paso a los posibles silencios y olvidos generados dentro de la selectividad de la memoria, que en algunos casos puede representar la sobrevivencia del individuo o su funcionamiento e identificación dentro de un colectivo (Jelin, 2002 pp. 24-29).

Respecto al párrafo anterior se considera la posibilidad de equiparar las memorias tomando en cuenta las discrepancias que antes se mencionaron respecto de la variedad de colectivos. Además de los documentos de archivos oficiales que contienen una visión más institucionalizada desde las necesidades del Estado, se han empleado aquí, como hemos señalado, otros textos y entrevistas que evidencian datos faltantes en la narrativa estatal. Se sabe que debido a diferentes factores una persona no recuerda o decide no hablar sobre algunas cuestiones respecto del tema central y, entonces las diferentes memorias se retroalimentan y permiten dilucidar la experiencia grupal. De esta forma se han conjugado o confrontado los diferentes testimonios al analizar las memorias del Ferrocarril Panamericano en pueblos de Soconusco.

### **1.3.2 Memoria colectiva**

De acuerdo con Felipe Muller y Federico Bermejo (2013, p. 249) la conceptualización sobre memoria colectiva ha mostrado inconsistencias debido a los numerosos usos del concepto que han obstaculizado la construcción de una definición menos ambigua. Frente a



esta situación, sugieren tomar una postura desde la disciplina en que se aborde.<sup>3</sup> En primera instancia se considera la conceptualización propuesta por Maurice Halbwachs a quien se le encorseta la definición del término. Cabe mencionar que también Paul Ricoeur (2004, p. 157) hace un reconocimiento a Halbwachs por su labor en intentar esclarecer cómo funciona la memoria colectiva. Su tesis planteada en la publicación *marcos sociales de la memoria* da paso a las ideas que conciben la memoria colectiva y los factores fenomenológicos que la componen. De acuerdo con Ricoeur, estos logros se deben al hecho de que Halbwachs realizó su trabajo siguiendo a Emile Durkheim, quien designó la memoria en tercera persona y le asignó también una estructura accesible que permitiera una observación objetiva.

Halbwachs (1950, pp. 25-27) menciona que cuando queremos fortalecer, invalidar o completar algo que sabemos sobre un acontecimiento pero que no tenemos toda la información necesaria, solemos acudir a los testimonios. Según el autor tomamos una actitud que busca la suma de una cantidad de recuerdos, la intención es reconocer un cuadro que en algún momento hayamos olvidado. Por lo tanto, el individuo opta por tener confianza en este recuerdo conforme encuentra similitudes en los recuerdos de otros. También aclara que para confirmar o rememorar es innecesario que la persona tenga el papel de testigo, es decir, no es necesario que una persona esté en cuerpo presente durante la situación vivida, pues el suceso puede ser recuperado a través de la narrativa de otros. Aquí, la reconstrucción de la memoria sobre el ferrocarril tiene su base en los documentos de archivos y en su vinculación con los testimonios orales recopilados.

---

<sup>3</sup> En su caso, psicología, en el nuestro, historia, pero apoyado de la fenomenología de investigación.

En línea con lo anterior, señalamos que la memoria presenta una dualidad respecto del recuerdo, pues primero considera su capacidad para generar recuerdos vividos y, después identifica aquello que podrá ser nombrado como recuerdos históricos (Muller y Bermejo, 2013, p. 251). Al respecto Maurice Halbwachs sugiere que podemos entender los recuerdos autobiográficos, (vividos) como todos aquellos que formaron parte de la vida personal y representan el registro de nosotros en el paso del tiempo. Pero los recuerdos históricos son aquellos que se construyen de nuestras interacciones con distintas fuentes de conocimiento, pudiendo ser medios impresos, audiovisuales, interactivos o de difusión, incluso otras personas que nos lleguen a contar una situación. En un ejemplo más concreto, Halbwachs (1950, p. 55) menciona: “Me acuerdo de Reims porque allí viví durante todo un año. Recuerdo también que Juana de Arco estuvo en Reims, y que ahí coronaron a Carlos VII, porque lo he oído o lo he leído”.

Considerando lo anterior Trejo y Arriaga (2009, pp. 304-305) sugieren que la memoria colectiva funciona como una herramienta que el colectivo usa para recuperar la capacidad de interpelación. Esto es muy importante para los grupos porque permite que los distintos actores logren visibilizar a los olvidados, desaparecidos o invisibles. También es de utilidad para que el investigador pueda ubicarse en el tiempo y el espacio social de un grupo que se encuentra en sinergia con determinadas ideologías de poder. La memoria colectiva tiene la capacidad de lograr consensos y generar pertenencias mediante identificadores sociales, culturales, tradicionales y otros que se compartan en grupo o colectivo. Por medio de estos preceptos logra la identificación de una historia semejante y tiene la capacidad de agrupar a los individuos en la lucha por el presente. En esta investigación se ha tenido la posibilidad de ubicación en el tiempo y en el espacio en

función de los documentos de archivo, gracias a los cuales se delinearon identificadores compartidos y fue posible reconocer elementos no visibilizados en las narrativas orales.

En este trabajo ha sido posible observar la construcción colectiva del recuerdo o del olvido a través de testimonios paralelos sobre un mismo suceso. Fernand Braudel (1968), sugiere enfocarse en las experiencias de los entrevistados para analizar las percepciones respecto de experiencias vividas, en nuestro caso en presencia del Panamericano en la región Soconusco. La memoria colectiva representa una selección referida a un marco social y los individuos recuerdan los hechos en un sentido literal que no implica la verdad absoluta. Esto ocurre porque los grupos sociales son los que determinan lo que es memorable y cómo será recordado. Por lo tanto, los individuos pueden recordar muchas cosas que no experimentaron en persona, pero cuyo recuerdo es resultado de la influencia de los grupos a los que pertenecen (Halbwachs, 2004). Los grupos o colectivos recurren a la narración, para dar cuenta de las interpretaciones y significados que su colectividad confiere a los recuerdos. Por lo que resulta más importante enfocarse en el significado de los acontecimientos pasados y no en las fechas, que para un colectivo resulten comunes, y que además tengan algún grado de representatividad para este grupo (Trejo y Arriaga, 2009, pp. 311,316).

Al respecto Halbwachs (1950, p. 80) indica que, ante la posibilidad de perder un recuerdo, siempre es necesario recurrir a una narración escrita. Ésta es una de las herramientas más importantes para lograr el rescate o la fijación de hechos, que pudieran ya no ser de interés a las nuevas sociedades, debido a que los escritos pueden contener relatos vivos de quienes fueron testigos o vivieron un hecho en común. Esa es una razón importante para haber optado aquí por la revisión documental, considerando que el

ferrocarril ya no transita por algunos municipios y es probable que grupos de personas ignoren o hayan olvidado algunos detalles. Se tiene conciencia de que, debido a la falta de interés de las nuevas generaciones, existen personas que no saben nada de la presencia del Panamericano en la región Soconusco. Sabemos que algunas personas son portadoras de una memoria del ferrocarril debido a que alguien más les compartió un relato, sea porque viven en las inmediaciones del ferrocarril o porque eran familiares de alguien que trabajó por ahí. Sin embargo, la información con la que cuentan es parcial, por lo que se optó por realizar un análisis fenomenológico que permitió reconstruir la memoria desde una diversidad de testimonios.

Halbwachs (1950) explica que los relatos deben ser acompañados de otros datos históricos, debido a las inconsistencias que se presentan por lo general en las fechas o narraciones del relator. Para el autor queda claro que la aportación de los relatos es benéfica en el quehacer histórico, pero siempre será necesario contrastar<sup>4</sup> con los documentos de archivo. Cabe subrayar que las memorias tienen un carácter sociocultural, en el que los aspectos culturales se encuentran vinculados y definidos en sociedad. Por lo que estas cuestiones son la expresión articulada de la acción social, que denota la pertenencia a un grupo y a su historia. La cultura es en sí una expresión histórica de la forma de hacer algo, lo que incluye normas de conducta, valores y principios heredados en un grupo que se asume dentro de una sociedad. Como ha podido advertirse a lo largo de esta sección, estas características también son compartidas por la memoria colectiva (Elías, 1989; Geertz,

---

<sup>4</sup> La publicación de Trejo y Arriaga (2009) es un claro ejemplo de cómo los relatos pueden llegar a ser bastante ficticios, pero también es una guía del proceder ante tales inclemencias. En este caso los autores encuentran historias sobre cómo o porque los habitantes de un pueblo creen que se fueron los peces de un río, pero las historias que cuentan están contaminadas con ficción. Al respecto los investigadores se dan a la tarea de contrastar los datos con textos históricos y académicos además de realizar una interpretación de los imaginarios, logrando así una reconstrucción bastante entendible y aceptable sobre lo que sucedió en ese río.

1995; Hutton, 2013; Lloyd, 2001; Padilla, 2014). La dimensión sociocultural guarda relación con la situación cultural de una sociedad y por lo tanto, tiene que ver con lo que es, en sociedad, aceptado por el grupo que sigue reglas establecidas de naturaleza ritual o simbólica de donde se alimenta la memoria (Hobsbawm y Ranger, 2002).

En nuestro trabajo realizamos un análisis fenomenológico de las memorias del Ferrocarril Panamericano, tomando en consideración que los archivos y las historias orales están cargados de la subjetividad que se impone desde el colectivo, como ya se explicó antes. Este análisis nos permite entonces construir una versión coherente de acuerdo con los documentos institucionales, las subjetividades, las posturas culturales, políticas y sociales de que están imbuidos los relatos orales. Los testimonios orales, las memorias institucionales y otros documentos de archivo que aquí se consideran, contienen información “en bruto” que ha sido susceptible de análisis e interpretación desde una perspectiva fenomenológica. De acuerdo con ello, se expone a continuación una aproximación conceptual de la fenomenología y de los aspectos que han sido útiles en la realización de este trabajo.

### **1.3.3 Fenomenología**

Partimos de un planteamiento fenomenológico. Aquí el análisis de las memorias del Ferrocarril Panamericano nos acerca a lo acontecido en el pasado como parte de un fenómeno social registrado en las memorias. Este enfoque supone realizar una reducción de las vivencias experimentadas por las personas e identificar su esencia, por lo tanto apunta a comprender los objetos y hechos de experiencias de los sujetos, para cuestionar lo que parece evidente, como los posibles cambios sociales que se dieron en los pueblos de Soconusco con relación a la presencia del Panamericano y que se expresan en las memorias

relacionadas con el mismo (Husserl, 1962; Schmitt, 1960). Ante esto, la fenomenología es inaugurada por Husserl en Europa durante la primera mitad del siglo XX, como respuesta a una necesidad de comprender los problemas de la humanidad que las ciencias parecían no poder explicar. Estaban basadas en un sentido de explicación positivista que buscaba el hecho objetivo, tras una descripción y análisis racional. Se encontraban inscritas en el plano de la deducción cartesiana y en la función inductiva del empirismo. En contraparte, la postura de Husserl se centra en la intención de generar un fundamento para las Ciencias Sociales, uno que no dependiera en su totalidad de mediciones numéricas (Treviño, 2007, p. 250; Aguirre & Jaramillo, 2012, p. 54).

El planteamiento de Husserl, según Juan Carlos Aguirre y Luis Guillermo Jaramillo (2012, p. 55) causó el interés de este campo de investigación, a filósofos y científicos interesados en el movimiento fenomenológico, entre ellos Martin Heidegger, Maurice Merleau-Ponty, Emmanuel Lévinas, Alfred Schütz, Gadamer. “Algunos fenomenólogos enfatizaron ciertos campos –por ejemplo, Heidegger se ocupó del Ser, Lévinas de la cuestión del Otro, Merleau-Ponty indagó por los procesos perceptivos”. Con esto se creó una ruptura en el movimiento mismo que partía de la raíz husserliana y la diversidad generó distintos presupuestos teóricos que no alcanzaron un consenso. Al respecto Acebes (1996, pp. 135-138) menciona que Theodor Adorno se inconformó ante la postura de Husserl y en especial con la reducción del fenómeno. Adorno proponía que lo más importante es lo que tiene carácter de “cosa” (es decir, lo que en verdad existe), en relación con las experiencias en las que esta “cosa” aparece.

Para Adorno la acepción de una intuición categórica dentro de la fenomenología era inaceptable. En principio porque realizar una reducción de las “cosas” implicaba convertir

el estado de la “cosa”, en una mera abstracción conceptual. Para él los hechos se encuentran entre los hechos, y son determinantes del sentido. Por eso para Adorno la fenomenología era algo mucho más importante que un simple matiz idealista que merecía toda la atención de la teoría crítica (Hernández & Marzán, 2013, pp. 74-75). En el contexto de este trabajo, la fenomenología se centra en las experiencias personales, debido a que los seres humanos crean “su mundo” mediante una relación con objetos, personas, sucesos y situaciones. En su interacción con estas relaciones es como el ser humano comprende e interpreta la realidad, intenciones, percepciones, significados y las acciones de otras personas (Alvarez-Gayou Jurgenson, 2003, p. 86). Recuperamos la perspectiva de Gadamer (2016, pp. 54-55) en la que explica que la fenomenología no se trata de una simple deducción basada en la utilidad de las cosas, sino en identificar que los fenómenos por sí solos ya están dotados de sentidos alojados en la conciencia.

Husserl (1992, pp. 41-43) propone que la vida misma se encuentra llena de momentos fenomenológicos, en el sentido de que todo lo experimentado por una persona, le permite observar lo que es suyo, es decir, lo que sí le pertenece en contraste con lo que le es ajeno. Esta característica permite vislumbrar la vida comunitaria y, a través de una postura fenomenológica, llegar a comprender la vida e intencionalidades que pertenezcan a sus miembros. En nuestro caso se ha buscado las memorias relacionadas con la presencia del ferrocarril en la región Soconusco. Optamos por la reducción fenomenológica porque respecto de los testimonios orales permite analizar el “fenómeno” desde la perspectiva misma del entrevistado y, en ese sentido, se van reduciendo los comentarios y argumentos, enfocándose por objetivo en el fenómeno mismo. Por este medio se ha entendido qué fue y cómo fue percibido el ferrocarril según los informantes y se ha considerado el sentido de su

realidad experimentada. Para lograrlo, el método sugiere la suspensión de todo juicio que cuestione la realidad de lo que el entrevistado dice haber vivido (Schmitt, 1960).

Esta postura permite anticipar que las memorias del Ferrocarril Panamericano forman parte de un conjunto de relaciones, interpretaciones y percepciones, que han sido parte de la realidad de la población que ha habitado cerca de la línea férrea. Esta interpretación retoma las características de la memoria con la intención de entender dónde se encuentra el hecho o lo acontecido,<sup>5</sup> en consideración a lo que se pretende preservar y de alguna manera proteger, ante el peligro disipador del paso del tiempo (Nieto, 2006). De acuerdo con Husserl (1992, pp. 43-45), la experiencia de una persona siempre estará vinculada con la de otros con los que convive, y es ahí donde se logra la trascendencia de la experiencia, ya que en cierto modo implica que lo vivido por una persona puede contener los vestigios de una experiencia mayor.

---

<sup>5</sup> Es decir, para nuestro caso, dónde se encuentra el Ferrocarril Panamericano en las memorias de estos pueblos.



## Capítulo 2. La región de estudio

### 2.1 Introducción

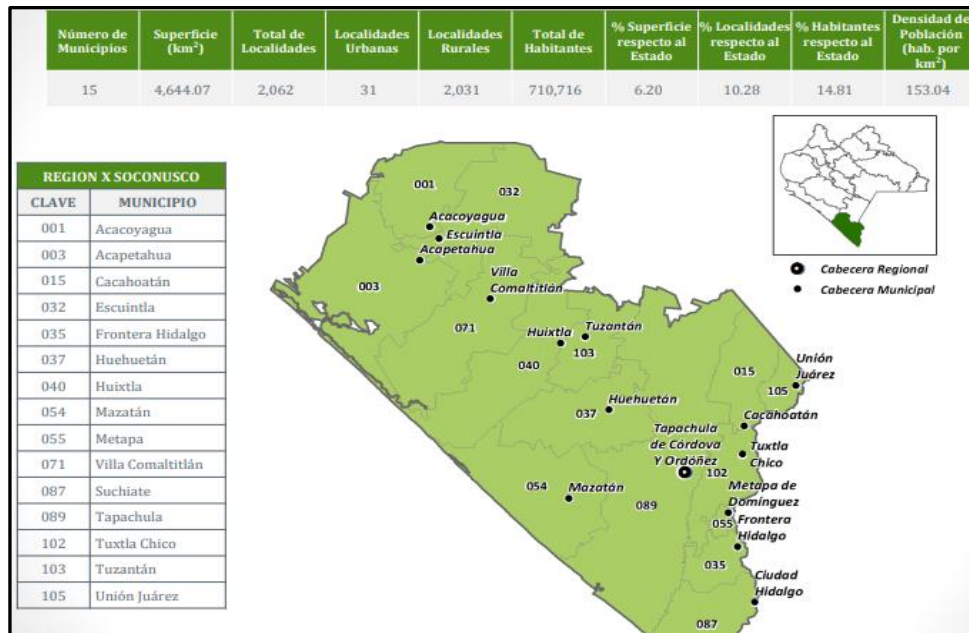
Esta investigación se desarrolla en la región Soconusco, que abarca quince municipios del estado de Chiapas. Su delimitación es resultado de las interacciones económicas que se han tenido en la región desde antes de la colonia. Su geografía se identifica entre el litoral del Océano Pacífico y la Sierra Madre de Chiapas, al sureste se encuentra con la frontera México- Guatemala y al noroeste con la llanura costera. Su territorio se extiende alrededor de un área aproximada de 6 mil kilómetros cuadrados que corresponden al 7.5 % del territorio estatal. En los municipios que lo conforman se distribuye, según el censo de 2010,<sup>6</sup> el 14.8 % de la población total del estado. El municipio más importante hasta la fecha sigue siendo Tapachula, por el número de habitantes, dimensión territorial y sobre todo por la movilización económica (Camas, 1996, p. 10). A lo largo de la extensión territorial que conforma a la región,<sup>7</sup> según el reporte entregado por el Gobierno del Estado de Chiapas en el año 2013, se encuentran los municipios de Acacoyagua, Acapetahua, Cacahoatán, Escuintla, Frontera Hidalgo, Huehuetán, Huixtla, Mazatán, Metapa, Suchiate, Tapachula, Tuxtla Chico, Tuzantán, Unión Juárez y Villa Comaltitlán (Gobierno del Estado de Chiapas, 2013, p. 4).

---

<sup>6</sup> [http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/productos/files/MAPASTEMREG/REGION\\_X\\_SOCONUSCO\\_Post.pdf](http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/productos/files/MAPASTEMREG/REGION_X_SOCONUSCO_Post.pdf)

<sup>7</sup> También conocida como región X

**Figura 1. Municipios que se encuentran en la región Soconusco**



Fuente: CEIEG (2012) [http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/home/wp-content/uploads/downloads/productosdgei/CIGECH/CIGECH\\_REGIONES.pdf](http://www.ceieg.chiapas.gob.mx/home/wp-content/uploads/downloads/productosdgei/CIGECH/CIGECH_REGIONES.pdf)

Soconusco ha constituido no sólo una región económica y cultural sino también histórica, pues debido a su posición geográfica ha sido un puente entre Centroamérica y el Altiplano Central mexicano. Esta característica se da desde mucho antes del proceso de conquista, cuando la región, ¿a extensas?, habitada por pueblos mixezoqueanos, fue sometida por pueblos nahuas y pasó a ser tributaria del Imperio Azteca. Una de las características fisiográficas de la costa de esta región son sus tierras fértiles, lo que terminó atrayendo a distintos grupos étnicos. La densidad de población no era muy elevada; sin embargo, este espacio sirvió de corredor y puente de unión entre distintos grupos mesoamericanos (Tovar, 2004, p. 16).

Con la conquista española se reconocen dos secciones, una que incorporaba las tierras altas y bajas del centro de la entidad a la que llamaban “Chiapa” y, otra que ocupaba todo el litoral del pacifico conocida como Soconusco. En 1528 se constituyó la Gobernación de Soconusco y formó parte de la intendencia de Ciudad Real de Chiapas (hoy San Cristóbal de las Casas) que a su vez era parte del Reino de Guatemala. Al pasar del tiempo el nombre Chiapas se generalizó, sobre todo en el siglo XVIII. Durante 1545 fue designada como posesión real, con lo que los particulares perdieron tributos y mano de obra indígena, quedando los funcionarios reales como principales beneficiados. Chiapa permaneció subordinado a Guatemala de 1544 hasta 1790, pero Soconusco fue adjudicado al país vecino desde 1540, toda la región territorial que incluía a Chiapa y Soconusco, presentaron una caída demográfica como resultado de la conquista que diezmo la población indígena en un 50% y algunas zonas alcanzaron el 80% (Benjamin T. L., 1990, pp. 29-32).

Durante mucho tiempo Soconusco había mantenido una gubernatura independiente, permaneciendo sujeta a la Corona y vinculada solo en lo judicial a Guatemala, hasta la creación de la Intendencia de Ciudad Real de Chiapas. Tras esto, la Corona eliminó por fin el poder de los alcaldes mayores y también agilizó el sistema tributario en 1786, quedando Chiapa y Soconusco unidos como una sola entidad de gobierno. Tapachula y Tuxtla Chico estaban muy lejos del gobierno central por lo que se comunicaban solo con Tonalá hacia el occidente y con Quetzaltenango-Guatemala por el sur. (Tovar, 2004, pp. 17-18). El periodo de 1700 a 1800 se describe como un momento de decadencia para la provincia de Chiapas, aun tras varios cambios políticos que pretendían conseguir la centralización del poder. Sin embargo, no se logró desarrollar todo el potencial que la región ofrecía por lo que no había industria, el comercio era limitado y predominaba la pobreza extrema. Se considera que

esta situación creció debido a la abolición del repartimiento de indios en 1778 y el establecimiento de la intendencia de 1790 (Benjamin T. L., 1990, pp. 35-37)

No obstante, en 1821 con la consumación de la independencia de México, la región y gran parte de Centroamérica quedaron incorporados al Imperio Mexicano. En ese mismo año y solo unos días después, Chiapas se declara independiente de España y Guatemala, aun así, para 1824 el estado anuncia su decisión de pertenecer a México. Debido a esto se terminan por fijar altas tarifas para el comercio entre Chiapas y Oaxaca, quedando pendiente la jurisdicción de Soconusco entre México o Guatemala. Ambos países deciden en 1824 que la región tendría una administración autónoma hasta que se lograra fijar un acuerdo fronterizo que resultara aceptable a ambas partes. El periodo de 1882 a 1891 para el estado estuvo lleno de distintos matices, por ejemplo, de 1824 a 1855 discordias políticas, aparición de facciones opositoras, mientras Soconusco fue anexado por fuerza militar a México en 1842. Luego entre 1855 y 1864, se consolida el poder liberal en el estado, se implantan reformas anticlericales y anticorporativas, y se alcanza un grado de consolidación política. Por lo que llegando a 1891 se da una división del estado en algunos cacicazgos, formados por militares de tiempos de la reforma, con lo que se logra mayor estabilidad política que permitió una adhesión más firme al gobierno nacional (Benjamin T. L., 1990, pp. 41-44).

La disputa por los derechos de Soconusco entre México y Guatemala provocó enfrentamientos entre las dos naciones, que se traducían en dificultades para los pobladores, hasta su incorporación definitiva al territorio de Chiapas el 27 de septiembre de 1882 (Tovar, 2004, p. 30). Durante el Porfiriato, tras valorarse en amplitud las características geográficas de la región, comienzan a desarrollarse proyectos orientados a su explotación

económica. Desde entonces se ha encaminado el desarrollo de la agricultura, a través de la producción de maíz, frijol, yuca, chiles, algodón, cacao y, café, el que hasta hoy representa el principal producto de la región. Eric Van Young (1991) señala que la definición de una región debe ser vista como “hipótesis a comprobar”. En tal sentido, podemos iniciar observando a la región Soconusco desde la premisa de “especialización” de una relación económica. Esta postura permite acercarnos a la delimitación espacial de la región a describir, considerando que a pesar de los cambios de Soconusco, desde tiempos prehispánicos, este territorio no deja de ser percibido como un área que comparte características socioeconómicas que la diferencian de otras áreas del estado de Chiapas.

En la Colonia, Soconusco simbolizó una región de mucha importancia para los españoles, aun con la baja demográfica que se dio en los pueblos indígenas, causada por la presencia de los nuevos pobladores en la región. Sin embargo esto se tradujo en resistencias indígenas que se dieron ante la situación que presentaba la instauración de un nuevo orden, nuevas creencias y nuevos procesos administrativos, como podemos observar en los trabajos de Jan De Vos (1980; 1990; 2001). En estas publicaciones se evidencian una relación económica en la región, haciendo eco con la propuesta de Van Young, pues según Juan Pablo Viqueira (2008, pp. 2-7) Soconusco era una región valiosa, en especial por la riqueza productiva de la tierra, lo que atrajo a los españoles, y convirtió a la región en la más poblada de Chiapas. Soconusco enfrentó por muchos años distintas situaciones de explotación y abuso hacia los indígenas, quienes además se topaban con características laborales que los destinaba solo a trabajos de mano de obra.

Lo anterior resulta importante debido a que Van Young (1991, p. 6) explica que algunas regiones pueden verse centradas en ciudades, que como característica

predominante poseen una jerarquía urbana que parece simétrica y estructurada. Aquí se verá una división interna del trabajo concomitante, además el autor sugiere que un ejemplo gráfico de estas regiones sería compararlo con una olla a presión. Otras regiones pueden ser descritas como agrupamientos o ramilletes de unidades productivas o de empresas vinculadas con un mercado externo en una forma cualitativa semejante. En estas la regionalización está definida en menor medida por la complementariedad económica, sin embargo, mantienen una especie de similitud fenomenológica por lo que pueden ser ejemplificadas con un gráfico de embudo. Podemos ir dilucidando una definición de Soconusco con estas concepciones que Young sugiere, debido a que la región presenta desde hace mucho tiempo características que evidencian la existencia de un lugar central en el territorio.

Considerando los planteamientos anteriores, intentamos identificar características que nos ayuden a observar a Soconusco y encontramos que esta región tiene una tradición productora, en la que por mucho tiempo han predominado algunas jerarquías. Por ejemplo, Tapachula es la ciudad que servía y sirvió por mucho tiempo como centro de acopio para los otros municipios que conforman a Soconusco, recibiendo distintos productos regionales, entre ellos el café y el cacao. Además, la región fue un punto de conexión entre México y Guatemala, sin olvidar que era reconocida como una de las extensiones territoriales más importantes para la Corona Española (Quiroz, 2014, pp. 50-55). Aquí predominaron las relaciones obrero-patronales en las que se mantenía un acompañamiento más de tipo paternalista, que con frecuencia se veía beneficiado de las creencias religiosas impuestas desde la colonia. Debido a esto se puede observar que la Iglesia fue una de las mayores propietarias y poseedoras de tierras en la región, lo que explica también por qué

durante varios años, después de la Colonia, siguió predominando este ambiente paternalista en el que la desobediencia implicaba un castigo (Viqueira, 2002a, pp. 186-190).

Van Young (1991, p. 7) sugiere que las estructuras sociales regionales y la naturaleza de las relaciones de clase siempre van a verse influidas por las disposiciones espaciales internas y de los establecimientos. Considera que la región vista desde el modelo “olla a presión”, se caracteriza por un espacio interno relativo, complejo y polarizado por las distintas jerarquías. Se puede observar en estas regiones una propagación y complicación de estructuras internas al paso del tiempo. Esta explicación viene bien para tratar de entender no solo a la región Soconusco sino para comprender cómo y porqué se han producido ciertos cambios sociales como los relacionados con la rememoración y reapropiación de los espacios de la estación.<sup>8</sup> Van Young explica que estas regiones (“olla a presión”) suelen presentar situaciones sociales del tipo “señor/campesino”, y se advierte el uso de créditos, arreglos mercantiles y comerciales. Esta característica será así tanto entre grupos intermediarios como en las relaciones entre los sectores sociales.

Las regiones en el estado, según la delimitación hecha por el gobierno de Chiapas, corresponden en directo a sus características socioeconómicas. Sin embargo y considerando a Van Young, se sabe que éstas no siguieron un sentido definido por la teoría económica, sino por las relaciones de mercado. La región X —es decir, Soconusco— fue así delimitada, pues como sugieren los trabajos de Benjamin (1981), Pineda (1999), Viqueira (2002b) y Quiroz (2014) los municipios que se encuentran dentro de esta región siempre fueron reconocidos por su alta producción de cacao y después por la de café, así como por sus condiciones favorables para trasladar la producción. Podemos observar que las regiones

---

<sup>8</sup> Proyecto altamente aplaudido por unos y repudiado por otros entre los años 2018 y 2022.

no corresponden a las delimitaciones geográficas que definen los municipios del estado de Chiapas.



**Figura 2. Regiones socioeconómicas del estado de Chiapas**



Fuente: Geoweb Chiapas 3.0/ CEI

Erick Van Young (1991, pp. 8-9) explica que en México es muy común o más probable encontrar regiones de tipo “olla a presión”. En lo que respecta a la región de estudio, cabe señalar que en Soconusco se dan de forma común situaciones complejas en el ámbito laboral que por lo general se presentan en sistemas productivos de monocultivo, como en el caso del cacao, algodón, plátano y café. Aunque Soconusco presenta largos periodos de aprovechamiento de monocultivos, queda claro que no es esta la dinámica

productiva predominante, es decir, aunque el café es uno de los productos que mayor presencia ha logrado, en la región también se han cultivado algodón, plátano, cacao, árboles de hule y soya, esta última ya cerca del 2013. A diferencia de otras regiones del estado, aquí resalta mucho la polarización jerárquica, y a lo largo del tiempo no se ha logrado el consenso político o empresarial que nos permitiera considerar más por un modelo de embudo por lo que consideramos más apropiado asumir una postura dinámica entre ambos modelos.

Según Viqueira (2008) la historiografía del estado de Chiapas permite observar que los contextos antes mencionados se polarizan con las situaciones predominantes y las clases sociales. Por esta razón se observa una reproducción de dichas características en las que vemos, situaciones mencionadas que no han cambiado del todo y aun a la fecha se mantienen. Esto queda más evidente en la región de estudio debido a la presencia de condiciones sociales que han permitido la polarización de los distintos grupos de poder que, como podemos observar en la obra de Benjamin (1990) han tenido distintos objetivos para Soconusco, algunos con intenciones más personales, pero en su mayoría, para apoyo de sus respectivos grupos.

A manera de conclusión se puede decir que Soconusco ha sido en periodos una región del tipo embudo debido a que Tapachula funcionó como centro de acopio por grandes periodos de tiempo; sin embargo, en el periodo de estudio las características de la región son bastante similares a las del tipo olla a presión. Desde los grupos en extremo polarizados, la falta de consenso, situaciones agrarias y de negocios que advierten el uso de créditos y distintos arreglos mercantiles y comerciales se pueden observar con facilidad en la historiografía de Soconusco, sobre todo si consideramos que en 1945 y 46 muchas de

estas dinámicas estaban mediadas por el Banco de Crédito Ejidal. Como vemos, predominan las situaciones sociales que permiten analizar a la región desde este último modelo, en especial porque, desde el periodo que analizamos la situación social permanece polarizada.

## **2.2 Soconusco ¿una región agraria estructurada por el ferrocarril?**

La historia del ferrocarril en Chiapas es contemporánea a otros asuntos a lo largo del siglo XX, por lo que se ve una fuerte vinculación en los pueblos de Soconusco, entre la introducción del ferrocarril y la producción del café. Partiendo de 1908 tras la conexión de Chiapas con el Istmo de Tehuantepec, que permitió la construcción del ferrocarril, se vieron impulsadas en el estado por lo menos dos regiones económicas, la Frailesca y Soconusco lo que en gran medida las convirtió en las regiones más ricas del estado. La producción de café se cristalizó como una de las actividades más importantes para Chiapas sobre todo en la región Soconusco y en el norte, en Simojovel y Chilón. Con el ferrocarril se vieron beneficiados finqueros chiapanecos y foráneos. Las facilidades que este medio de comunicación ofrecía permearon el interés de los extranjeros y así Soconusco tomó importancia como región productora sobre todo con inversión alemana. Sin embargo, esto también fue posible por las actividades deslindadoras de finales del siglo anterior, realizadas en 1897 por la Compañía de Tierras y Colonización de Chiapas que logró la titularidad de 1,807,369 hectáreas (Hernández, 1979, pp. 348-349).

El plan de un ferrocarril para Chiapas se fue pactando desde 1880 y también en vinculación con el proyecto de nacionalización de Porfirio Díaz, ante esta situación, Matías Romero —dueño de dos fincas en Chiapas y una de ellas en Soconusco— llevó a cabo una

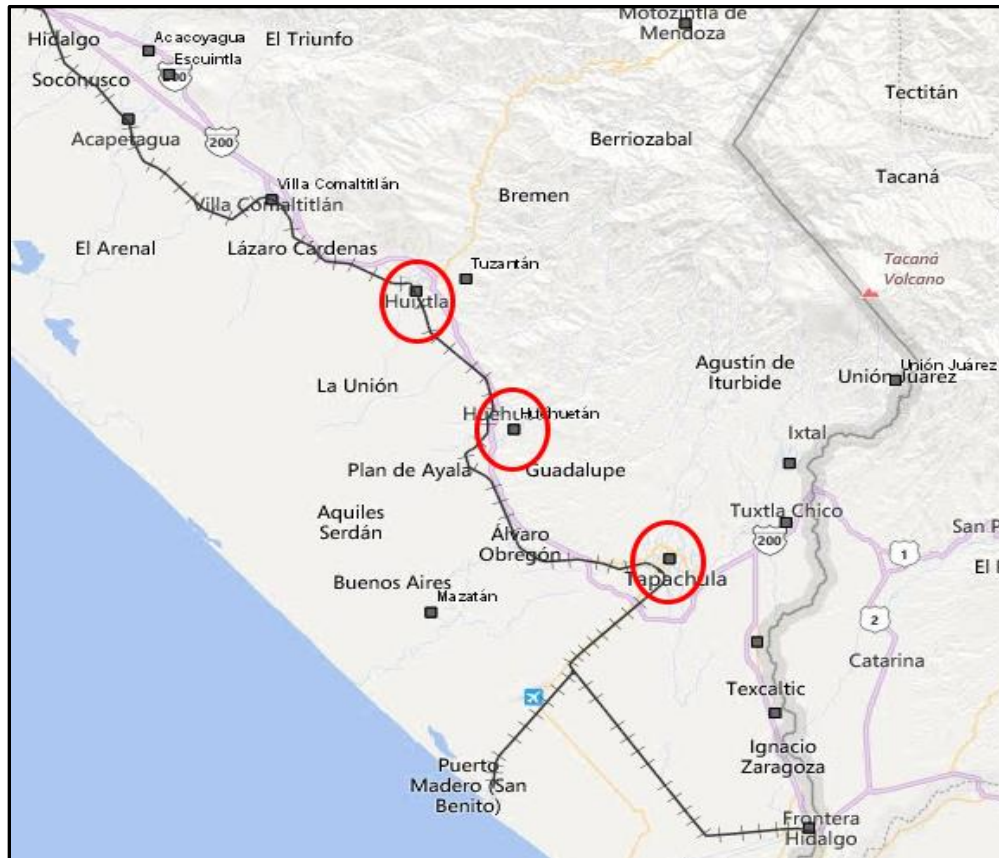
reunión con Ulysses S. Grant en marzo de 1881, con la intención de tender una vía ferroviaria que comunicara a la frontera norte con la frontera sur. Por esto, el gobierno federal y la Compañía Mexican Southern Railroad firmaron contrato para comunicar Puebla, Oaxaca, Tabasco y hasta la frontera con Guatemala, pero por varios problemas de capital y la agenda política de Romero el proyecto se atrasó. Al no contar con subsidios la compañía perdió la concesión en mayo de 1885. Otro proyecto que inició en mayo, pero de 1881, fue el tramo para conectar a Tapachula con la playa de San Benito, para esto, la Cámara de Diputados aprobó un contrato entre Carlos Pacheco, Ministro de Fomento y Comercio y Eduardo Clay Wise, sin embargo se dieron varios atrasos y la obra nunca se inició (Molina, 2006, pp. 21 - 26).

Las intenciones siguieron presentes, por ese motivo en 1886 José María Tort i Rafols y José Mora firmaron un contrato con Carlos Pacheco, con una línea que permitiera la comunicación entre las playas de La Puerta en Tonalá a Tuxtla y Chiapa de Corzo. El proyecto fue firmado y ratificado por el gobernador José María Ramírez, pero a la llegada de Manuel Carrascosa como gobernador se dio un cambio en los planes. Carrascosa cambió de empresa, firmó contrato con George Wilson representante legal y concesionario de *The Mexican Pacific Railroad Limited*, e iniciaron trabajos en 1889 por lo que el 9 de marzo del mismo año se dio el recorrido de prueba hacia Tonalá. Sin embargo, razones políticas y económicas causaron el cese de actividades, ahora en 1891, por una decisión que justificó, ante un posible desfaldo, el gobernador Emilio Rabasa y canceló los proyectos del ferrocarril, entre ellos, el ramal al puerto de San Benito a Tapachula en 1892. En 1894 la Secretaria de Comunicación y Obras Públicas y, ante el retiro de Rabasa, evidenció el

contrato de The Mexican Pacific Railroad Limited considerando nulo cumplimiento de construcción (Molina, 2006, pp. 26 – 33).

El proyecto comenzó a ver sus éxitos en 1902 cuando Franklin Everert, José Mora, John J. Mitchell, William C. Boyden, Walter Everett, John M. Neeland y Ralph C. Otis se asociaron y lograron la aprobación del proyecto ferroviario. Iniciaron las obras en la playa de Puerto Arista con material que quedó de la empresa anterior. Las construcciones continuaron y en septiembre estaba habilitado el recorrido de Puerto Arista a la estación Aurora y de ahí a Oaxaca, lo que trajo primeros beneficios para pescadores de la zona. Se construyó la vía hasta Tonalá y de este punto hasta Arriaga antes conocida como ranchería Jalisco y en 1904 continuó el tendido del terraplén para el tramo Tonalá-Pijijiapan por lo que ya no hubo freno alguno para este proyecto. se llegó a Mapastepec en mayo de 1906 y para 1907 el tendido por fin llegaba a la región Soconusco. Llegaron a Acapetahua, siguieron por Pueblo Nuevo comaltitlan, Huixtla, Huehuetán y Tapachula, iniciando de aquí el ramal a San Benito, llegando por fin en junio de 1908 al municipio de Suchiate (Molina, 2006, pp. 44 – 64, 81 - 94).

**Figura 3. Municipios de Soconusco y línea férrea**



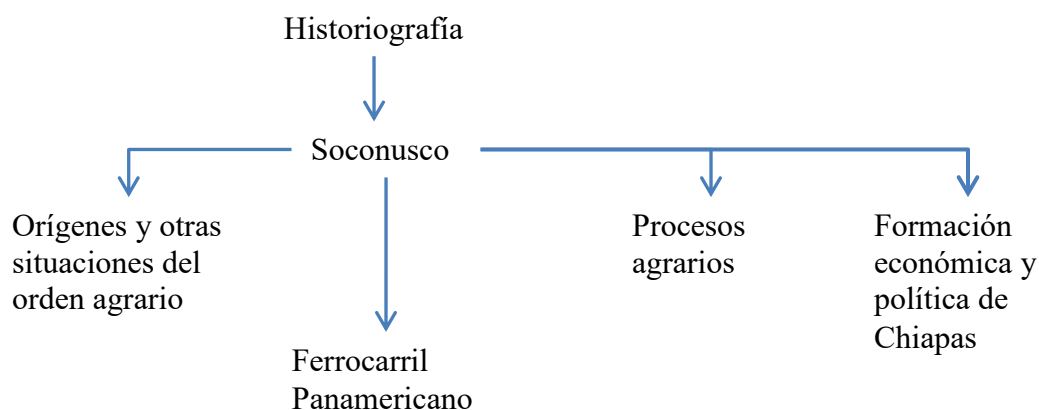
Fuente: Geoweb Chiapas 3.0/ CEIEG (2019) <http://map.ceieg.chiapas.gob.mx/geoweb/>

En la figura 3 podemos ver la línea férrea del Ferrocarril Panamericano, obra que por más de cincuenta años fue el medio que hacía accesible el tránsito por estos municipios, hasta la conclusión de la red de carreteras del estado y con ello la Carretera Panamericana en la década de 1960. Con un círculo rojo se señalan tres de los municipios más importantes de Soconusco en lo que respecta a la obra del ferrocarril.

La historiografía de Chiapas contiene un amplio número de publicaciones que abordan los procesos de transformación del estado desde enfoques distintos como el

correspondiente a las dimensiones agraria y política, las de orden cultural, los procesos de migración y otros asuntos. Para los fines de esta investigación se seleccionaron las obras que permitieron conocer y explicar el contexto socio-cultural de la región. Debido a esto los trabajos seleccionados que a continuación citaremos, involucran a Soconusco sobre todo durante el siglo XX y explican algunos cambios socio-culturales que implican situaciones vinculadas al ferrocarril, objeto de estudio de este trabajo. Considerando esto vemos que la historiografía soconusquense se ha desarrollado desde dos grandes líneas, una que corresponde a los procesos agrarios y la que trata de explicar los orígenes y el desarrollo de la región. Como tercera línea estaría la que explica el ferrocarril, que es la que corresponde a punto de interés de esta tesis.<sup>9</sup>

**Figura 4. Configuración de la historiografía**



Fuente: elaboración propia.

<sup>9</sup> Es decir, las obras que hablan del Panamericano en Soconusco y no en otros municipios como Arriaga o Tonalá que ya no pertenecen a nuestra región.

Es importante aclarar que las obras que describen los orígenes de Soconusco y los procesos iniciales de orden agrario quedan fuera de nuestra línea de tiempo, por ello muchas de estas obras no han sido consideradas para el desarrollo de nuestra investigación. En estas obras se puede encontrar la información de los emprendimientos productivos que se fueron desarrollando desde antes de la colonia, incluso algunas obras llegan al siglo XX pero no están vinculadas con el ámbito social, político y económico de Soconusco, por lo que solo sirven para conocer los contextos. Otras obras de esta sección explican la presencia española y religiosa en la región y los problemas que esto implicó, como la baja poblacional en pueblos de origen indígena. Se explica la presencia y el poder del cacao durante la Colonia y se da la pauta para señalar que la situación agraria vivida en el siglo XX está relacionada con la herencia colonial, que fue definiendo las dinámicas agrarias y migratorias en torno a las dinámicas productivas de la región.

**Tabla 2. Exponentes de la dimensión agraria**

Orígenes y otras situaciones del orden agrario	
Mario García Soto (1964)	Orígenes y bosqueja presencia de mames en Soconusco.
Jan De Vos (1980; 1990; 2001)	Periodos de la época colonial en el estado y en la región de estudio. Estas publicaciones bosquejan los flujos migratorios que se daban como resultado de distintas interacciones socioeconómicas.
Enriqueta Quiroz (2014, pp. 50-55)	Siglo XVIII, cacao e interacciones



	económicas entre Soconusco, Guatemala y España.
Juan Pedro Viqueira (2002a; 2002b; 2008)	El poder de la iglesia en la colonia y situaciones agrarias entre acaparamientos y despojos.
Gasco Janine (1996, pp. 7-16)	Cacao, tierras y situaciones de desigualdad económica en Soconusco colonial.
Richter (1993)	Datos eco-geográficos de Soconusco siglo XX.

Fuente: elaboración propia.

Otros asuntos también se arrastraron por mucho tiempo, como el caso de la situación religiosa del estado de Chiapas. Considerando que la iglesia poseía más tierras, el Estado debía buscar medidas que contrarrestaran el poder y presencia de los clérigos. La gubernatura de Emilio Rabasa, de 1891 a 1911, nos dice la obra de Ríos Figueroa (2001), fue un punto de partida a las medidas anticlericales que se tomarían en el estado. Sobre todo, con el desarrollo de la revolución y el caso de la rebelión mapachista organizada y comandada por Tiburcio Fernández Ruiz. Al respecto Benjamín Lorenzana (2013) menciona que se generó una reestructuración que no podía evitar la consideración de la reforma agraria. A la par de esto, tomaron mayor importancia para el estado en general los pueblos que se encuentran cerca de la zona costera y del ferrocarril. Ante los cambios generados, el medio de comunicación representó el progreso para algunos pueblos como Tonalá, Pijijiapan y Mapastepec. En torno a esta empresa se generaron actividades

mercantiles, la población se diversificó y se realizaron algunos cambios en infraestructura (p. 44).

Respecto al periodo moderno, hay publicaciones que se enfocan en explicar la situación relacionada con el ferrocarril y los cambios que el porfiriato generó en Chiapas.<sup>10</sup> Sandra Kuntz (2015a) desvela los aportes del ferrocarril en México y América Latina. Desde una perspectiva histórico económica, señala que el ferrocarril es una empresa que por lo menos en toda América Latina significó y ha significado un estandarte de modernidad. Argumenta que este medio de comunicación permitió conectar muchas zonas, que antes de su construcción, se encontraban de alguna manera aisladas en las distintas sociedades. La obra explica de forma general cómo se produjo la introducción del ferrocarril en el territorio mexicano y las competencias que se crearon entre empresas. Presenta también el auge ferrocarrilero, no solo como medio de comunicación sino como medio para movilizar distintos productos y personas a lo largo del territorio nacional.

En lo que respecta al Soconusco y Chiapas la obra de Ávila (1997, pp. 62-64) reconstruye los inicios de esta empresa ferrocarrilera en el estado. Gracias a este trabajo sabemos que en 1881 se propuso el proyecto de construcción del ferrocarril que llegaría

---

<sup>10</sup> Los que han estudiado desde la perspectiva económica la historia del ferrocarril en México, citados por Molina (2017, pp. 28-29); John H. Coastworth (1984), Ortiz Hernán (1987), Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzi (1996). No mencionan a Chiapas debido a que la línea del ferrocarril chiapaneco no era independiente y desde 1917 su administración pertenecía al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Se identifica en estas obras escasas referencias debido a la ausencia de datos macroeconómicos a excepción de la movilización del café. En una revisión observamos que John H. Coastworth (1984) cuya publicación expone cifras de inversión, ingresos y egresos de las principales líneas ferroviarias del país, por medio de técnicas econométricas no comunes en México sobre todo en 1979, mide el ahorro social al producto interno bruto y expone los beneficios en cuanto a transporte y tiempo. Sergio Ortiz Hernán (1987) realiza una síntesis general del ferrocarril desde una perspectiva socioeconómica en la que sugiere que el ferrocarril tenía más una configuración que permitía servir a los intereses y no a la nación como tal. Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzi (1996) aportan datos sobre pautas de inversión, políticas públicas y procedimientos institucionales, entre costos y tarifas para intentar explicar el papel de los ferrocarriles en México y sobre pasar la idea de esta empresa como un símbolo de progreso o vínculo de dependencia con el exterior.

hasta el estado de Chiapas, y al final a la región Soconusco. Matías Romero<sup>11</sup> había prospectado un futuro prometedor para la movilidad de productos de la región. Luego de pasar un tiempo ahí, vio el potencial de la tierra, sobre todo con la semilla del café, razón por la que, asegura Ávila, tenía toda la intención de que el proyecto del ferrocarril terminara de construirse en 1883, sin embargo, tras varios contratiempos esto no sucedió. El autor sugiere que para ese entonces aun existían problemas relacionados con el orden social en el estado, que no permitían un avance en otras áreas. Entonces para lograr los objetivos del porfiriato o del propio Romero, era necesario solucionar primero los problemas fronterizos entre México y Guatemala, por lo que el ferrocarril de Soconusco terminó de construirse años después.

Castañón Gamboa (2009, pp. 36-39) expone algunas de las características más representativas del Porfiriato en el estado, a través de su obra "*Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas*". Aquí explica en qué condiciones se dieron las instalaciones de medios de comunicación como el telégrafo y el ferrocarril. Por la publicación sabemos que la expectativa ante la construcción del ferrocarril en el estado era alta, y la clase política chiapaneca, lo miraba como un estandarte de progreso. Sin embargo, durante 1890 aun con el entusiasmo que corría respecto a la construcción, solo se realizaron pequeños tramos en la parte correspondiente a Tonalá y en la que corresponde al municipio de Tapachula, y la obra quedó abandonada. Castañón además menciona, con respecto a los puertos de Chiapas, que el ferrocarril "mató toda actividad a estos puertos, convirtiéndolos

---

<sup>11</sup> Matías Romero Avendaño fue un funcionario público que ocupó el cargo de Secretario de Hacienda, primero durante el periodo del presidente Benito Juárez y luego durante el Porfiriato. La historiografía lo identifica como uno de los actores clave para Soconusco, debido a que estuvo muy interesado en consolidar algunos negocios personales en la región, entre ellos la construcción del ferrocarril (Ávila, 1997, pp. 54-57; Molina Pérez, 2006, p. 22).

en peligrosos balnearios que año con año son visitados por gentes de muchas partes del estado” (p. 40).

El ferrocarril en Chiapas ha sido estudiado por Valente Molina primero en el 2006 con el libro *Por los rieles de Chiapas: construcción del Ferrocarril Panamericano* y después en el 2017, con su tesis doctoral titulada: *El ferrocarril y la configuración regional histórica en el corredor costero de Chiapas en el siglo XX*. Durante su doctorado, en el 2016, escribió el artículo *Impacto económico y social del Ferrocarril Panamericano en la región de Tonalá, Chiapas, en el siglo xx*. Sus dos primeras obras señalan que el Ferrocarril Panamericano se construye en Chiapas de 1902 a 1908 terminando el último tramo en Soconusco. Por medio de estas investigaciones sabemos de los escenarios en los que se vinculó el ferrocarril con las distintas dinámicas de la transformación estatal y los asuntos socioeconómicos a lo largo del corredor<sup>12</sup> costero. Aquí podemos encontrar también la explicación de los tres intentos de construcción de un ferrocarril en Chiapas: el Ferrocarril Mexicano Meridional por la Compañía Mexican Southern Railroad en 1881, el Ferrocarril del Pacífico por la Mexican Pacific Railroad Limited en 1889-1890 y, por último, el Ferrocarril Panamericano, cuya construcción inicia en 1902 y termina en julio de 1908.

En la obra *Por los rieles de Chiapas: construcción del Ferrocarril Panamericano* Valente Molina (2006) describe el inicio del ferrocarril en el estado desde una perspectiva económica que describe a los actores que fluctuaron entre las vías y otras empresas como El Banco de Chiapas. Sugiere que el ferrocarril tuvo un impacto económico y colonizador, debido a que tras la existencia de este, se abrieron vías y caminos desde los ranchos y haciendas hacia las paradas y estaciones (p. 77). Además podemos observar que Soconusco

---

<sup>12</sup> El autor llama así a la unión (que él hace para explicar su tesis) de las regiones Costa y Soconusco de Chiapas (Molina 2017, p. 30).

tuvo repuntes económicos, que favorecieron a algunos municipios. A consecuencia del ferrocarril algunos pueblos como Huixtla duplicaron su valor. Según la publicación, este municipio fue uno de los más beneficiados a la reciente construcción del ferrocarril, debido a que permitió que muchos pueblos se conectaran con él. Además, las mercancías que antes llegaban de Tapachula por mar y en conexión con el río “Huixtla”, ahora tenían una nueva ruta. Se creó un partido cafetalero y se fundaron fincas. Para muchos pobladores representó una novedad y en municipios como Huehuetán fue un impacto visible que asombraba a los habitantes (pp. 91-92).

Molina (2017, pp. 112-129) sugiere en su tesis doctoral que el ferrocarril sí representó cambios para el corredor costero, pero muchos de estos cambios que menciona de manera general, se dieron en efecto vinculados a las cuestiones económicas de las que trata su tesis. El autor concluye que el ferrocarril en Chiapas no dejó una derrama económica y aunque se usó más como medio de carga que de transporte, el objetivo principal de su construcción era comunicar a los municipios del estado. Se le reconoció como un tren que trasladaba café, ganado, hule o plátano. Como servicio de traslado sirvió para empresarios adinerados que buscaban llevar sus productos hacia el puerto de Salina Cruz. También menciona que las “evoluciones” o transformaciones de Chiapas durante el siglo XX en el corredor costero, se debieron al proyecto de comunicación que impulsó el ritmo de vida. También generó desigualdades como la fragmentación del desarrollo y la sectorización social, que se vieron reflejadas en las condiciones culturales y socioeconómicas (pp. 131-137).

En contraste con lo anterior, observamos que el interés de otros investigadores con respecto al Soconusco se encuentra en dilucidar la historia agraria y conocer cómo se

fueron desarrollando los sistemas de producción. En ese sentido el trabajo de María Rosa Gudiño (1998, pp. 19-22) expone las relaciones existentes entre terratenientes y el nuevo orden porfiriano, las dinámicas de adquisición de tierras y la situación de las familias colonizadoras así como la formación de las fincas y la movilización extranjera hacia Soconusco. Por esto se sabe que estadounidenses, alemanes e ingleses eran los más interesados en conseguir tierras, sobre todo en los años finales del siglo XIX y los primeros del XX. La razón secundaria era cumplir con los objetivos de impulsar el cultivo del café. Este trabajo expone los cambios políticos y los relacionados con las compañías extranjeras que llegaron a Soconusco, además de presentar la situación agraria que se desarrolló avanzando 1900 y que terminó por definir la región.

En sentido con lo anterior, la investigación de María Tovar (2004, pp. 218, 333) expone las migraciones de los principales finqueros al Soconusco, interesados en las características geográficas. Esta tesis explica los avances del Porfiriato en la región a la vez que muestra cuáles fueron los intereses de los extranjeros para generar productividad y riqueza. Describe los momentos que llevaron a la definición de Soconusco por medio del modelo de la finca, y ofrece una explicación de los problemas que se generaron con la construcción de estas. Presenta los asuntos fiscales que debieron enfrentar y el desplazamiento de la propiedad comunal, táctica usada para abastecer como fuerza de trabajo a indígenas que eran despojados de su base material de sustento. La autora menciona que los terratenientes buscaron estrategias para impedir que la cesión de terrenos nacionales a los indígenas desposeídos, decretada en 1897, afectara en gran medida a sus ganancias. El trabajo revela que el ferrocarril facilitó la comercialización de productos por una vía más rápida que la del puerto San Benito. Además, puso en conexión a Tapachula

con Oaxaca, y se integró a la región Soconusco geopolíticamente a ámbitos de intereses externos (pp. 388-389).

El ferrocarril de la zona costera favoreció también a Tapachula, debido a que su construcción le permitió mejor comunicación con el centro del país. Viqueira (2008, pp. 28, 35-36) afirma que una de las principales intenciones para la construcción de este medio de comunicación, era sacar el café de Soconusco, lo que trajo un crecimiento indirecto que se vio reflejado en diversos aspectos en la región. Según el autor debido al transporte y el auge del café, se distingue un incremento en la población indígena de 1930, esto también se tradujo en un mayor flujo migratorio, que disparó las movilidades de los pueblos originarios. Resultaba más fácil y barato contratar indígenas por lo que se abrió la oferta laboral a la zona Altos de Chiapas para trasladarlos al Soconusco. Andrés Fábregas (1988) menciona que en la región la sociedad tenía un fuerte vínculo con la situación agraria del café y sin duda a los medios de comunicación como el ferrocarril o la Carretera Panamericana que fue construida muchos años después.

Respecto a las primeras décadas de 1900, la obra de Karl Helbig (1964) expuso un cuadro detallado de los pueblos de Soconusco. El inicio de la publicación describe las condiciones geográficas y climatológicas de la región, mientras intenta dar un significado al Soconusco al paso del tiempo. Aunque esta publicación contiene información del tipo geográfica, las descripciones antropológicas que bosquejan las características de los pueblos resultan de suma utilidad para este proyecto. La publicación permite analizar la constitución de los principales pueblos de la región, entre ellos Huixtla, Tapachula y Huehuetán. Explica cómo se dio el cabotaje en la zona portuaria y sugiere que era necesario cambiar ese medio a uno más estable. Esta publicación propone que se llevaron algunos

procesos sociales y políticos en el lugar, desde la constitución de las fincas, como la lucha campesina y los asuntos relacionados con la educación y cultura. Un detalle importante de la obra es que hace mención del ferrocarril por varias ocasiones, por lo que para el autor este medio de comunicación, permitió lograr el avance y la consolidación de algunos pueblos en Chiapas.

Al respecto Fernando Álvarez Simán (1996, pp. 129, 137-140) explica que, si bien el papel del ferrocarril como medio de transporte y comunicación impulsó la economía local, esto solo fue posible hasta 1960, año en que se terminan de construir las carreteras pavimentadas del estado. Sin embargo, los problemas de las tierras entre 1933 y 1935 crecieron y los grupos jornaleros se agitaron reclamando tierras, debido a que los propietarios de las fincas obligaron a sus trabajadores (mexicanos) a registrarse como guatemaltecos. Por esta razón sugiere el autor que un gran porcentaje de la población soconusquense declaró tener nacionalidad del país vecino. Esta estrategia permitió a los finqueros acaparar tierras y el problema se alargó durante muchos años más, en los que la población indígena no pudo comprobar su nacionalidad. Con este bosquejo podemos dilucidar por lo menos uno de los detonantes de problemas futuros en la región.

En otros asuntos relacionados con la situación agraria, algunas publicaciones como la de Lewis Stephen (2009, pp. 140-146) explican el periodo que corresponde al reparto agrario. La gubernatura de Victórico Grajales mantuvo algunas de las posturas revolucionarias sobre todo a favor de las grandes fincas y el predominio de practicas como el enganche y las tiendas de raya. Los conflictos en el estado acrecentaban y la imagen de Efraín Gutiérrez se consolida como gobernador. Durante su periodo hubo mayor estabilidad en el campo debido a su compromiso con las políticas del cardenismo y el propio Cárdenas.



También se sabe que realizó algunas reformas que buscaban juzgar a los indígenas bajo otros estándares, por lo que trabajadores del café en Soconusco se vieron beneficiados, en cierta medida.

Como vemos la situación agraria del estado Chiapas ha sido en extremo compleja, al respecto el libro de María Cristina Renard (1993) explica el contexto cafetalero de Soconusco al paso del tiempo, presenta la información sobre el origen de las fincas y sus principales productores. De forma sintética describe varios periodos<sup>13</sup> del café en la zona, por lo que permite observar la situación económica de la región en distintos momentos. Sintetiza la lucha política y sindical por los asuntos de las tierras, conflicto que aun hoy en día es motivo de protesta. Se define la situación política de Soconusco y del estado, como vinculados a la producción del café, la reforma agraria, las luchas campesinas y las respuestas de los finqueros. Explica las condiciones en las que se presentó la parcelación de ejidos, tras la intervención de los bancos por medio de la cancelación de créditos y la visita a Ahuacatlán del general Cárdenas, para ordenar al Banco Rural la refacción de los ejidos organizados en colectivo. Por ultimo propone que la intervención que se dio en lo que respecta al cultivo del café permite comprender porque aún hoy en día existe cierta reserva en las fincas y se mantienen en un mayor periodo de silencio.

Por su parte, Catherine Nolan-Ferrell (2010) sugiere que los movimientos campesinos de la década de 1930 en adelante se dieron de manera gradual hasta poder consolidar un movimiento con un interés en común que buscaba la asistencia y apoyo de Cárdenas, respecto a la lucha campesina y a la correcta aplicación de la reforma agraria. Tras la explicación de los movimientos campesinos como punto clave, la autora permite

---

<sup>13</sup> Puede aportar datos desde 1880 hasta 1970.

entender cómo se terminó de constituir Soconusco luego del reparto agrario. Sugiere que la revolución en Chiapas se dio de otra manera y a destiempo, con reformas transitorias que solo terminaban afectando a los campesinos. Sin embargo reconoce a este periodo como el punto que generó un cambio en las prácticas políticas y agrarias al lograrse una eficiente comunicación entre las autoridades correspondientes, lo que significó para los alemanes de la región perder el control de las tierras.

Benjamin Thomas Louis (1990) explica que los problemas sobre los asuntos de la tierra son los que han resultado más trascendentales para la región Soconusco. La reforma agraria de 1930 y 1940 incluía la formación de ejidos y la creación de estructuras burocráticas para ayudar, controlar y supervisar a los ejidatarios. En la región estas reformas no habían sido aplicadas en su totalidad debido a que Soconusco era la región más sindicalizada del estado y ahí se encontraban las principales empresas y plantaciones de café. Con los conflictos militares entre México y Alemania de 1942 y la aplicación efectiva de las reformas en Soconusco, los alemanes terminaron perdiendo 76 fincas. La conformación e identificación del perfil agrario de la región, presenta mayor configuración tras la llegada de Cárdenas a la región de Mariscal de Ocampo y Soconusco. Sin embargo el movimiento obrero organizado en la región se termina desarticulando por la intervención del Banco Ejidal y las prácticas de contratación de los productores privados. Así, muchos de los movimientos obreros en Soconusco se dieron por las discordias en torno al Banco Nacional de Crédito Agrícola y el Banco de Crédito Ejidal (Benjamin, 1990, pp. 301-309).

En este rubro, la ponencia de Reséndiz García Ramón (2011) plantea el análisis de la formación de la ciudadanía en Chiapas como devenir de los movimientos revolucionarios en los periodos de 1901 a 1940. Señala los contrastes existentes entre la ciudadanía antes

del periodo revolucionario, que para el caso de Chiapas lo considera como un porfiriato tardío (p. 128). Los grupos de poder que formaron parte de las disputas políticas en la entidad terminaron causando la desigualdad ciudadana. El autor hace especial énfasis en el sistema administrativo de las fincas en el estado, que identifica como una ficción jurídica y ciudadana y devela los niveles de ciudadanía que existieron durante varios años en Chiapas. La publicación explica los momentos que se presentaron para llegar a una legislación laboral más justa, como el reconocimiento al derecho de huelga y paros, lo que permitió la creación de sindicatos y al paso del tiempo la inclusión de los derechos sociales del trabajador (pp. 135, 138-142).

La tesis de Francisco Javier Camas Reyes (1996, pp. 37-40) propone que el crecimiento demográfico y territorial de Tapachula parte del desarrollo económico de Soconusco, el cual se dio en gran medida por las exportaciones. Camas sugiere que el crecimiento económico de la región se va a identificar mejor en los periodos de 1935 a 1950, con las producciones de plátano y la recuperación del precio del café, debido a los conflictos bélicos de la Segunda Guerra Mundial. A la par de los movimientos sociales por las tierras, confiscación y reparto de fincas cafetaleras, la desaparición de la tienda de raya significó una nueva posibilidad sobre todo para los endeudados, y concibió el surgimiento de nuevos pequeños propietarios. En este periodo se generaron nuevas unidades agrícolas que diversificaban la producción y representaban ahorros para los finqueros. Estas unidades además impulsaron el crecimiento natural de la población y con ello también el crecimiento de la fuerza de trabajo, por lo que se dejó de contratar indígenas de los Altos de Chiapas. Comenzaron los cambios en los medios de transporte, y la recuperación en la producción

del café, que aún se movía en ferrocarril, pero ya comenzaban nuevos medios como el auto transporte, que años más tarde sería su principal competencia.

### **2.3 Conclusión**

El tema del ferrocarril, pero sobre todo los distintos temas enfocados a Soconusco en el siglo XX aún son pocos, la región es poco abordada en algunas publicaciones, aun considerando su significación a lo largo del tiempo. En los textos revisados en este apartado se puede observar que Soconusco ha ido ganando importancia en el pensamiento académico, histórico y antropológico y no pocas publicaciones se enfocan en explicar su origen y desarrollo, sobre todo durante la etapa colonial. El ferrocarril como objeto de estudio es un tema en construcción y con pocas publicaciones que consideren su presencia en el siglo XX. Esta revisión de la literatura permite sobre todo advertir el predominio de la llamada cuestión agraria en el proceso de desarrollo socioeconómico y cultural de las localidades de la región de estudio, dimensión que, junto a otras, está presente en las memorias del Ferrocarril Panamericano que se analizan en los siguientes capítulos.

## **Capítulo 3. Memorias sociales e institucionales del Ferrocarril Panamericano.**

### **Soconusco, 1920-1930**

#### **3.1 Introducción**

Soconusco en la historiografía actual figura ante todo por los problemas vinculados con la tierra; sin embargo, queda claro que estos también son coetáneos a otras situaciones que se desarrollaban durante diversos periodos y sobre todo durante el siglo XX. Este capítulo es importante porque bosqueja el origen de diversos procesos, como la construcción de caminos y carreteras que resultaban necesarias y en los que se evidencia una vinculación con la presencia del Ferrocarril Panamericano. Este capítulo tiene como objetivo presentar el análisis de las memorias sociales e institucionales de la década de 1920 a 1930, por medio de la propuesta metodológica presentada sobre la memoria, siendo el ferrocarril el “qué objetual” que nos acerca a los incidentes, representaciones y/o creencias que se formaron teniendo como centro el ferrocarril. Para ello se ha considerado el grado de institucionalidad presente en distintas personificaciones políticas y administrativas del ámbito gubernamental chiapaneco. No se consideran estas memorias como una representación total de la memoria de los pueblos y colectividades que han tenido una relación con este medio de transporte y comunicación.

En el primer apartado del capítulo se realiza una breve contextualización de los momentos que terminaron por definir al siglo XX en Chiapas. En el segundo apartado se revisan las memorias de gobierno y otros documentos de archivo desde la propuesta teórico-metodológica desarrollada en el segundo capítulo de esta tesis. Se analiza el

fenómeno desde las memorias del Ferrocarril Panamericano para bosquejar las características de éstas. Considerando las etapas relativas al desarrollo sociopolítico de la entidad chiapaneca, nos ocupamos de la década de 1920-1930, recuperando los acervos documentales que evidencian la presencia del ferrocarril en cualquier situación vivida. De acuerdo con esto, se han identificado memorias representativas y con evidencia suficiente para alcanzar el objetivo señalado.

Las evidencias que aquí se presentan acerca de eventos y procesos relacionados con la presencia del Panamericano, se tomaron de distintos archivos, tras una revisión exhaustiva que implicó ir más allá de lo que informaban los catálogos. Esto nos permitió encontrar las connotaciones que nos ayudaron a distinguir los eventos que encontraron la posibilidad de ser visibles debido a la presencia del ferrocarril. Los diferentes eventos y procesos identificados nos permiten señalar que, para comprender y explicar los efectos sociales de un medio de transporte y comunicación como el Ferrocarril Panamericano, no basta con la perspectiva económica que suele ser el punto de partida y llegada sobre el tema. Analizar la presencia del objeto material de estas memorias sociales e institucionales, ayudará a dilucidar la trascendencia de las situaciones identificadas y su presencia al paso de los años.

### **3.2 Tensiones. El siglo XX en la región Soconusco**

A finales del siglo XIX Chiapas y la región Soconusco se encontraban fuertemente vinculados a los objetivos del porfiriato y, durante los últimos años de este siglo se dio solución a uno de los problemas más grandes que enfrentaban Chiapas y el país en general. La delimitación de los límites entre México y Guatemala era muy importante pues

interfería con los planes y objetivos del porfiriato y que de manera personal el mismo Matías Romero, tenía para el estado. La delimitación ocurrió en 1882, definiendo así el territorio nacional y marcando los límites de hasta dónde la identidad nacional debía llegar. Una vez firmado el tratado se puso en marcha el proyecto ferrocarrilero que daba lugar a diferentes expectativas entre políticos y habitantes de los pueblos de la zona costa (Benjamin T. , 1981; Ávila, 1997; Molina, 2017). Esto no se encuentra alejado de los procesos generales del siglo pasado que daban forma a nuevas posturas y acciones políticas a nivel mundial y que polarizaban al socialismo y al capitalismo (Hobsbawm, 1998, pp. 13-18).

Según Gudiño (1998, pp. 17-18) el porfiriato en Chiapas se puede entender desde los planes de “colonización”. Esto implicó la llegada de inmigrantes y extranjeros empresarios a la región Soconusco, entre los años finales del siglo XIX y los primeros del XX, correspondientes al sexto periodo presidencial de Porfirio Díaz. Fue un proceso económico de carácter regional resultado de una política de fortalecimiento a las exportaciones mexicanas.<sup>14</sup> Chiapas comenzó a figurar en la economía moderna mundial en especial por su producción de café; sin embargo, esto también fue resultado de la política de colonización, que se basó en consolidar el desarrollo de las tierras fértiles de algunos municipios de la región. Durante esta parte del siglo XX se observan en Soconusco instancias oficiales que promueven la inmigración, así como la presencia de ministros de

---

<sup>14</sup> Según Elisa Speckman (2020, pp. 347-354) Estados Unidos ganaba mayor influencia con el Caribe y Centroamérica, por lo que Díaz debía enfocarse en dar solución a la situación de los límites entre México y Guatemala, le preocupaba la expansión económica del país norteamericano por lo que también generó una centralización del poder. La mayoría de los estados perdieron autonomía y esto entre otros asuntos dieron origen al Partido Liberal Mexicano.



Fomento y Colonización de la época y también la existencia de tres grupos de interacción,<sup>15</sup> que terminaron por definir la dinámica. Los asentamientos de extranjeros terminaron por apropiarse de la actividad agrícola más sustancial y representativa de la región.

El primer grupo que se introdujo a la dinámica agrícola de Soconusco estaba compuesto por extranjeros de diferentes nacionalidades, de las que destacan ingleses, estadounidenses y alemanes. El segundo grupo es el correspondiente a los caciques y propietarios de grandes extensiones de tierra. Antes del porfiriato el estado de Chiapas estaba constituido por caciques regionales y locales; Sebastián Escobar dominaba en Soconusco. La presencia extranjera terminó por alterar el patrón de dominio territorial, puesto que los extranjeros figuraban según sus posibilidades de inversión, aportando al programa de colonización en términos de desarrollo económico. El tercer grupo de interacción fue el de la población indígena, que sufría el impacto social y económico de la presencia de los extranjeros y que vio en directo afectados sus derechos sobre la tierra y su situación laboral al quedar convertidos en mano de obra muy barata para las fincas extranjeras. En 1900 el impulso dado por inversionistas alemanes y estadounidenses benefició a la producción cafetalera de Soconusco en Chiapas (Gudiño, 1998, pp. 18-21).

Gudiño (1998, pp. 22, 48-50) explica que la situación fue más complicada para las comunidades indígenas con respecto a sus posesiones porque el inicio de las actividades de las compañías deslindadoras, representó para estos, frecuentes despojos de tierra en el periodo. Se dieron actos de invasión de tierras y las conductas arbitrarias de algunos extranjeros y representantes de compañías internacionales ignoraban deslindes que se habían realizado en la región. La finca creció como uno de los modelos de unidad

---

<sup>15</sup> Extranjeros de diferentes nacionalidades, caciques propietarios de grandes extensiones de tierra y la población indígena.

socioproductiva y política más importante de la región, pues es cuando más plantaciones se establecieron. Entre 1877 y 1910 se identifican doscientas solicitudes registradas por extranjeros para la compra de terrenos, fincas o bienes inmuebles, con esto adquirieron poder distintos extranjeros, pero sobre todo alemanes que ya habían amasado una fortuna en Guatemala. Se estima que de 1894 a 1907 el gobierno mexicano tramitó treinta permisos de compra a agricultores alemanes que vivían en Tapachula con la justificante de realizar inversión extranjera destinada a fincas cafetaleras.

Para 1908 familias alemanas poseían gran parte del terreno soconusquense, por ejemplo: la familia Luttman, asociada con los Edelman, tenía fincas que ascendían en valor a 150 000 pesos. A Juan Luttman pertenecían finca Germania, Hamburgo y Sonora y 18000 hectáreas de terreno en Motozintla. Cabe mencionar que algunos de estos alemanes además ocuparon puestos políticos en Guatemala, como Jorge Gebhardt quien para 1904 ya radicaba en Tapachula con su finca San José. Ese mismo año solicitó permiso para adquirir el terreno denominado San Luis Nexapa que medía 481 hectáreas, mientras que en 1906 solicitó tres terrenos más, cercanos a la finca San Juan y con intención de expandirla, sumando más de 500 hectáreas. En la misma dinámica, otras familias como las de Herman Dietze, Pablo Furbach, Adolfo Geisemann, Carl Wilhelm Stucken, entre otros. La mayoría de las adquisiciones se realizaron a individuos asentados en la región, pero la presencia de alemanes, incentivó las solicitudes de finqueros ingleses, que de 1892 a 1911 sumó 18 trámites para permiso de compra (Gudiño, 1998, pp. 51-52).

Los últimos diez años del porfiriato ayudaron a perfilar la situación agraria de la región, por ejemplo: la falta de población indígena fue resultado de acciones de las compañías deslindadoras y finqueros tanto extranjeros como nacionales. Se despojó de

tierras a los indígenas y como resultado Soconusco quedó constituido en su mayoría por propietarios particulares. Los indígenas se fueron a zonas agrestes y se les consideró mano de obra barata y disponible, se estableció el sistema de peonaje por enganche para asegurarse la presencia de trabajadores. Se formó la Unión Cafetera de Soconusco en 1906 con el objetivo de defender intereses laborales y exigir al gobierno apoyo en infraestructura regional. La presencia del ferrocarril en 1908 impulsó la producción del café, al facilitar el traslado de la producción a Veracruz donde sería embarcado a Europa. Debido a los despojos, en Escuintla se hizo en 1909 una denuncia oficial pidiendo revisaran las concesiones y lo reiteraron en 1910, culpando solo a la Compañía de Terrenos de Chiapas. Las leyes locales y las alianzas con ingenieros y autoridades locales perjudicaron a las comunidades indígenas (Gudiño, 1998, pp. 53-61).

De acuerdo con Lorenzana (2013, pp. 47-68) se nota un cambio muy evidente en el crecimiento e incremento del comercio llegando a 1910, debido a la presencia del Ferrocarril Panamericano, sobre todo en los pueblos por los que pasaba, por lo que las actividades comerciales se mantenían prosperas. El ferrocarril impulsó el aumento de la demanda en algunos productos y en consecuencia se produjo un incremento en la cantidad de negocios de distintos rubros, así como el crecimiento en el número de cantinas. Debido a la actividad comercial generada por la presencia del medio de comunicación se incrementó la población y se dieron transformaciones fundamentales en la estructura social del estado. El estallido de la revolución afectó a Chiapas de otra forma pues el control de las líneas de ferrocarril se reflejó en la disminución de la actividad comercial. Esto generó una crisis monetaria y las principales actividades económicas se paralizaron, sobre todo durante el periodo revolucionario. Así, las fincas y empresas ferrocarrileras y madereras se vieron

también encaminadas a suspender sus labores o incluso cerrar. Se observaba miseria y gastos mayores.

Defender el ferrocarril era una tarea importante, implicaba el control económico de una zona. Controlar el ferrocarril significaba la oportunidad de apropiarse de lo que transportaba, en contraparte los carrancistas sabían que la destrucción de las vías no resultaba conveniente.<sup>16</sup> En agosto de 1914 Carranza derrota a Huerta y tras ocupar el poder, el mismo año designó como gobernador de Chiapas al General Agustín Castro. Esta designación es muy importante porque es a la que se encorseta el surgimiento del movimiento contrarrevolucionario conocido como mapachismo. Mientras Castro arribó al estado con mil doscientos oficiales, los contrarrevolucionarios estaban representados por finqueros de las tierras bajas, y su objetivo principal era expulsar a los carrancistas de Chiapas. Para este gobierno Chiapaneco fue primordial posicionar a personas que comulgaran con sus intereses políticos en los gobiernos municipales, provocando con esto un reacomodo de las fuerzas políticas regionales. Así se desató una serie de enfrentamientos que crecieron por los abusos carrancistas, que afectaron incluso a Tapachula por los Jefes del Cuerpo de Voluntarios, mientras los mapachistas o villistas asaltaban el Panamericano y acosaban a simpatizantes del gobierno (Lorenzana, 2013, pp. 80-82)

---

<sup>16</sup> Según Speckman (2020, pp. 361-373) el periodo de 1900 a 1910 fue más estable en cuanto a las posibilidades de inversión en obras públicas y comunicaciones, las vías aumentaron a un ritmo de 12% al año y para 1910 ya existían 19280 kilómetros construidos. Con el 42% de capital estadounidense se construyeron líneas del ferrocarril, por estrategia se promovió el 35% de participación con Inglaterra por medio de contratos. La apertura de las vías y los puertos favoreció el comercio exterior con Estados Unidos, Europa y el Caribe. El ferrocarril fue el principal nexo de intercambio comercial con Estados Unidos, sin embargo también benefició al comercio nacional pues permitió la integración de zonas alejadas, multiplicando los intercambios a bajo costo y logrando así una especialización de las regiones. Como reacción en cadena, se generó la multiplicación de la producción agrícola, industrial y minera, se dio la primera revolución industrial del país, pero con un desarrollo desigual que beneficio solo a unos.

Los primeros años del siglo XX se gestaron en Chiapas situaciones políticas que convergieron en una sucesión de poderes en el estado. Durante este periodo se presentaron los primeros dirigentes estatales que se encontraban ante todo, apoyados por los mandatarios del poder militar encabezados por el General Victoriano Huerta.<sup>17</sup> Posterior a la renuncia de Huerta al cargo de presidente interino en 1914, se presentaría un periodo político en el que Chiapas quedó dirigida en mayoría por gobernadores militares. En este periodo los gobernadores estaban afiliados a los intereses del ejército carrancista, esta situación se presentará y extenderá por lo menos hasta el año 1920.<sup>18</sup> Este periodo implicó la imposición de fuerzas militares al orden social y la imposibilidad de elegir a sus representantes estatales. Estas decisiones causaron inconformidad en los habitantes, pero más en los hacendados que vieron afectados sus intereses económicos. Levantaron un grupo (mapachista) que rechazaba la intervención de grupos carrancistas dentro del territorio chiapaneco (Arce Moguel, 2013, pp. 70-74).

Dos figuras tomarían principal importancia dentro de la estructura mapachista, Tiburcio Fernández Ruiz y Tirso Castañón quienes en una suerte de alianza intentarían formar un gobierno. En 1916 Fernández fue nombrado general en jefe del movimiento chiapaneco de liberación, mientras Castañón como gobernador provisional del estado de Chiapas, en inmediato reconocido por las fuerzas mapaches. Se levantaron en armas junto con los hermanos Macías y Castillo Corzo, contra la guarnición constitucionalista en

---

<sup>17</sup> El gobierno de Huerta se caracterizó por una amalgama de antimaderistas, felicistas, reyistas, “científicos”, católicos e incluso orozquistas y el apoyo irrestricto del ejército federal, hacendados y empresarios. Sin embargo su ascenso al poder provocó la movilización de distintos grupos entre los que estaban militantes de Madero (Garciadiego, 2020, pp. 418-424).

<sup>18</sup> Según Garciadiego (2020, pp. 427-434) la lucha revolucionaria tuvo distintos matices, por ejemplo, los zapatistas lucharon sin reconocer el liderazgo de Carranza y se perdió la esperanza de alguna reforma agraria. En inicios de 1914 los rebeldes dominaban el norte y se expandían gradualmente al centro, mientras que el sureste estaba poco involucrado en la rebelión, sin embargo la presencia del ferrocarril representaba estratégico control en los estados del sur, sureste.

Comitán, con una movilización grande y estructurada, lograron la victoria tras cuatro horas de enfrentamiento. Pese a la victoria momentánea, al día siguiente son repelidos por refuerzos gubernamentales venidos de San Cristóbal. En este periodo, tanto México como Guatemala se metían en las disputas internas, por ejemplo: Guatemala dio más de doscientos cincuenta rifles y ciento cuarenta mil granadas a algunas facciones de los mapaches. Carranza ordenó a Blas Corral que terminara con la rebelión en Chiapas, pero desde su perspectiva esta podría durar más tiempo debido al apoyo que Guatemala daba a los rebeldes. En 1918 tras la captura de los archivos de Fernández Ruiz por Salvador Alvarado, descubrió que el jefe mapache se negaba a recibir ayuda de Guatemala (Benjamin T. L., 1990, p. 182).

Las medidas implementadas por los mandatarios carrancistas, incomodaron a muchos sectores que terminaron buscando nuevas estrategias después de 1916 en el nuevo periodo de elecciones.<sup>19</sup> Venustiano Carranza ordenó una prohibición que impedía la agrupación u organización de personas con fines políticos en el estado de Chiapas (Arce, 2013, pp. 78-79). Durante este tiempo la situación nacional también cambiaba, se dio la transición del proceso revolucionario a la creación del Estado posrevolucionario, sobre todo a través de la promulgación de la Constitución de 1917. Así el proceso revolucionario pasó a convertirse en un gobierno constructivo y regulador, se institucionalizó. La Constitución de 1917 también reflejó condiciones internacionales, debido a que su promulgación tuvo lugar entre la Primera Guerra Mundial y la revolución bolchevique. En ésta se avalaron las formas de propiedad individual y colectiva y la coexistencia de empresas privadas y estatales (Garcíadiego, 2020, pp. 449-453).

---

<sup>19</sup> Los grupos más inconformes eran hacendados, comerciantes y clero

En Chiapas, los inconformes apoyaban a Carlos A. Vidal mientras que los carrancistas daban total apoyo a Pablo Villanueva. Sin embargo, el ritmo político tomó otro rumbo con el asesinato de Venustiano Carranza. Partiendo de ese momento las tropas “mapachistas” serían ahora identificadas como héroes revolucionarios en vez de villanos y Tiburcio Fernández Ruiz comandante de la fuerza mapache sería ahora jefe de la Revolución del Estado y General de división. Las candidaturas de Fernández Ruiz y de Obregón empezaron a partir del mes de agosto de 1920, contaban con el apoyo del Club Liberal Benito Juárez y el Gran Partido Liberal Unificador Chiapaneco. Cabe mencionar que los periódicos: Reconstrucción Nacional y Voto Popular estuvieron siempre al tanto de estas campañas como principales medios promotores; sin embargo, el primero de diciembre de 1920, Tiburcio Fernández Ruiz, quien fuera comandante rebelde de la fuerza mapache da un salto muy grande al ocupar el cargo de gobernador constitucional del estado de Chiapas. (Arce, 2013, pp. 81-84).

Según Ríos (2001, pp. 13-14) los primeros cuatro años de 1920 a 1924 se da un proceso de consolidación política y la reconstrucción económica del estado de Chiapas, esto debido a que el gobernador Fernández congeniaba, en gran medida, con las prioridades de Álvaro Obregón en el ámbito nacional. El problema se daría ahora en las cuestiones agrarias, el gobernador estaba más interesado en integrar viejas prácticas agrarias a las nuevas reformas, por lo que en la Ley Agraria del Estado emitida en 1921 quedan plasmados decretos con un carácter contrarrevolucionario. Fueron beneficiados en general grandes latifundistas del estado, mientras los campesinos fueron de golpe, limitados a tierras de mala calidad. Esta situación se acentuaría más en 1922 con el decreto del

Presidente Obregón que dejaba fuera de la dotación de ejidos plantaciones de café, cacao, vainilla y otros similares.

La dimensión social predominante en la historia de la región Soconusco es la agraria; esto guarda relación con las características de sus recursos naturales y con la importante producción del cacao y, en el siglo XX con la producción del café. Podemos identificar que se reporta poco la presencia de los pueblos de Soconusco en los conflictos armados que terminaron por definir al Estado chiapaneco. Sin embargo, resulta lógico pensar, que durante el enfrentamiento mapachista el control de las líneas férreas en Chiapas debió tener dos puntos fuertes, uno en las estaciones de Arriaga, limitantes con Oaxaca, y otro en las estaciones limitantes con Guatemala. Además, los pueblos de Soconusco se encuentran apartados de Arriaga y San Cristóbal, lugares donde sí se reportaron enfrentamientos. Con base en lo anterior, a continuación se presenta el análisis de las memorias que nos permiten observar las peculiaridades que se vincularon al Panamericano.

En un primer momento exponemos los conflictos y problemas que se pueden identificar en las memorias que llamamos del Ferrocarril Panamericano, ante todo porque mencionan este medio de comunicación y transporte, pero también porque se identifica una justificante que tiene como punto base el ferrocarril. Aquí podremos observar también el origen de algunos procesos y también se advierten situaciones que se vinieron arrastrando desde finales del siglo XIX. Enseguida se exponen las diferencias entre lo que se identifica en las memorias de gobierno y lo que se encuentra en otra documentación, así como las memorias que permitieron una trascendencia durante la década de 1920-1930. Cabe mencionar que en ambas secciones se trabaja con las bases conceptuales presentadas en el capítulo dos, sobre memoria y fenomenología de investigación.



### **3.3 Memorias y conflictos sobre el Ferrocarril Panamericano en Soconusco, 1920-1930**

Construimos una unidad hermenéutica que nos permitió observar cómo interactuaban los distintos subtemas relacionados con el ferrocarril que se consideraron para esta investigación, por lo que a través de varias matrices de relación pudimos observar las interacciones más significativas. En las siguientes páginas se presentan a partir de la base analítica de este proyecto, las memorias del Ferrocarril Panamericano, desde la trascendencia que implica el fenómeno de la memoria colectiva. Al respecto Ricoeur (2004, pp. 52-53) menciona que existe una aprehensión a los objetos temporales, que conlleva una duración que considera un espacio y tiempo. En los objetos temporales se distingue la constitución del tiempo, que no necesita estar apegada a la duración de un objeto y, da paso a la retención o reproducción. Pudimos advertir que en efecto hay una memoria colectiva construida en torno a la presencia de este medio de transporte y comunicación.

Es necesario mencionar que en este capítulo no se utilizan entrevistas, en el siguiente sí, siendo estas las que dan en su totalidad sentido al uso de la memoria colectiva como concepto; también al empleo del método fenomenológico para comprender la trascendencia de los asuntos que se dibujan en estas memorias. Considerando que este capítulo antecede al análisis de las memorias recuperadas a través de entrevistas decidimos mantener los conceptos como la base analítica y metodológica que posteriormente nos facilita el análisis y comprensión de la trascendencia del Panamericano en las memorias orales de pueblos cercanos a la vía férrea.

En el apartado contextual, se observa que los problemas relacionados con la distribución y el acceso a la tierra eran una constante en Chiapas y Soconusco, debido a la alta productividad y acaparamientos por lo extranjeros y mexicanos dueños de grandes fincas. Como parte del proceso de redistribución de la tierra, el “25 de febrero de 1920, varios vecinos de la Agencia del Suchiate<sup>20</sup> (también conocido como Mariscal) solicitaron al Gobierno del Estado tierras para Fundo Legal y dotación de ejidos, apoyados en la Ley de 6 de enero de 1915, así como encontrarse dispuestos a pagar el precio del terreno previo el avalúo respectivo”.<sup>21</sup> Ante esta solicitud, el Presidente de la Comisión Nacional Agraria solicitó a la Presidencia de la República, ordenar a la Comisión Local Agraria que la solicitud presentada por los vecinos de Suchiate fuera “desechada”. El desacuerdo giraba en torno a que, de autorizarse a los solicitantes la fundación de un pueblo y el acceso a tierras productivas, se estaría invadiendo el derecho de vía del ferrocarril y la operación de éste se vería afectada, dando lugar a reclamaciones por parte de la compañía de FFCC.<sup>22</sup>

La aprobación de esta solicitud estaría conflictuando el derecho de vía del Panamericano. Esto nos advierte sobre la centralidad que este medio de transporte y comunicación tenía para ciertos sectores sociales al ponerse por encima de las necesidades de la población y al emplearse su presencia como una justificación para evitar la redistribución de tierras. Los terrenos en cuestión no pertenecían en realidad a una finca, pero Eustorgio Cortez y Quevedo se consideraba propietario de la superficie, en particular

---

<sup>20</sup> Suchiate es el último municipio de Chiapas y de la región Soconusco, se encuentra en la Llanura Costera del Pacífico, al norte limita con Frontera Hidalgo, al oriente con Guatemala y al poniente con Tapachula.

<sup>21</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH (en adelante AHC-UNICACH)/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ tomo II (1)/ foja 79/ carpeta 8/ subcarpeta 4/ 20 de abril de 1923.

<sup>22</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/1922/ caja 1(2)/ asunto tierras/ carpeta 20/ sub carpeta 3/ foja 14/ 17 de marzo de 1922.

del área correspondiente al llamado derecho de vía.<sup>23</sup> Además, la respuesta del Presidente de la Comisión Nacional Agraria, quien se supone estaría muy interesado y comprometido con el reparto agrario, permite advertir que la necesidad del grupo que presenta la solicitud para tener un espacio donde asentarse, le parece insignificante mientras consideraba muy conveniente no afectar la operación del medio de transporte ni a la compañía propietaria del mismo (figura 5). “Un grupo de individuos que desde hace tiempo está invadiendo el derecho de vía del Ferrocarril Pan Americano en Suchiate, se ha dirigido a Comisión Local Agraria solicitando se le conceda ese terreno para fundar un pueblo. Ordenose a dicha Comisión que se deseche esa solicitud porque ocasionará perjuicios al Ferrocarril y daría lugar a reclamaciones por parte de la Cía. Propietaria”.<sup>24</sup>

**Figura 5. Estación Suchiate**



<sup>23</sup> De acuerdo con Molina (2006, p. 94), en 1908, durante la construcción del ferrocarril en Suchiate, las vías cruzaron los terrenos de Eustorgio Cortez y Quevedo. Desde entonces los lugareños fueron instalando viviendas en el lado sur de la vía y pedían permiso a Cortez y Quevedo, para transitar en el área aunque puede suponerse que él ya no era el propietario.

<sup>24</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/1922/ caja 1(2)/ asunto tierras/ carpeta 20/ sub carpeta 3/ foja 14/ 17 de marzo de 1922.

Fuente: Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias/ fondo Comisión de Avalúo e Inventarios/ línea K / fotografía tomada entre 1926 y 1930.

Esta postura, refleja intereses políticos y económicos presentes durante el periodo posrevolucionario, en el que había una importante y esperada efervescencia social alrededor de la redistribución de la tierra, de acuerdo con las demandas sociales que dieron lugar a la revolución mexicana (Knight, 1986; Benjamin T. L., 1990; Arce Moguel, 2013; Lorenzana Cruz, 2013; Lisbona, 2010). Al respecto podemos observar que estos intereses se muestran entre las palabras escritas en los documentos de acervo revisados. Como proponen Trejo y Arriaga (2009, pp. 304-305) las memorias colectivas sugieren la posibilidad de advertir situaciones no explícitas, pero inmersas en el tiempo y espacio de un grupo social determinado. En el caso anterior se observa tanto la postura política del funcionario que protege la presencia del ferrocarril y que es posible que sea contrario a la redistribución de la tierra, como la postura política de los ciudadanos que expresan su necesidad social de este recurso para fundar un pueblo.

En otros documentos de 1920 se expone que, pobladores de la aldea La Libertad, perteneciente al municipio de Pueblo Nuevo Comaltitlán —hoy Villa Comaltitlán— envían un documento al gobernador en el que solicitan se reconsidere la solicitud que presentaron en 1918, para que su aldea se uniera al municipio de Huixtla, pues su aldea estaba muy alejada de Pueblo Nuevo Comaltitlán pero cercana a Huixtla. Tenían el apoyo del Presidente municipal pero su solicitud no había sido atendida. Pedro A. Ordoñez, secretario del Ayuntamiento provisional de Huixtla, corroboró la justificación de los aldeanos, pues la distancia a la que se encontraban de la cabecera municipal de Pueblo Nuevo era

significativa. Pertenecer a este municipio implicaba un largo traslado a través de terreno escarpado y uso del ferrocarril, debiendo pagar por ello 50 centavos, gasto que no podían permitirse dada la precariedad de su situación económica. En cambio para llegar a la cabecera de Huixtla sólo debían bajar una corta cuesta y atravesar el río Huixtla o, mejor, cruzar el puente del ferrocarril.<sup>25</sup> El 12 de septiembre de 1920 se publicó en el periódico Voto Popular,<sup>26</sup> una nota titulada: Vía carretera entre la ciudad de Comitán y la estación de Huixtla (ver figura 6) en el Panamericano, que decía:

El establecimiento de esta carretera es también de urgente necesidad, actualmente es una senda abierta a rumbo, y merece toda atención como camino estratégico; porque se extiende entre el parlamento y próximo a la línea divisoria con la república de Guatemala facilitaría la rápida movilización de tropas sobre la frontera, mejoraría admirablemente el servicio fiscal y muy particularmente facilitaría el pronto desarrollo de la de importante región minera de Motozintla, donde campesinos, europeos y norteamericanos han descubierto riquísimas minas auríferas. Que ya explotan pero con inmensas dificultades por la imposibilidad de transportar maquinarias, sin caminos; y el comercio de la rica región de Comitán se intensificaría por la vía del Panamericano con la exportación de ganado, exquisitas producciones alcohólicas, tejidos de lanas de Palma.

Invitamos a los intelectuales, comerciantes, industriales y en general a la cuerda sociedad comiteca, para que apoyen y promuevan ante el liberal Gobierno

---

<sup>25</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ Serie correos certificados/ 1920/ Caja 3(1)/ Expediente 25/ fojas 6, 7, 8, 9/ 8 de abril de 1920.

<sup>26</sup> Voto Popular septiembre 12 de 1920/ año uno, tomo primero, número 2/ Chiapa de Corzo / Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

del Centro lo conducente por medio de nuestros Mandatarios Locales y así convertir en soñada realidad ese proyecto que será la corta donde cimente aquella riqueza regional.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> AHC-UNICACH/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ 1920/ Voto Popular/ foja 6/ 12 de septiembre de 1920.

**Figura 6. Patio de la estación Huixtla**



Fuente: Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias/ fondo Comisión de Avalúo e Inventarios/ línea K / fotografía tomada entre 1926 y 1930.

Como fue señalado, era frecuente que las resoluciones a los diferentes tipos de solicitudes se atrasaran, ralentizaran o negaran por distintas razones. Un año después de publicada esta nota de periódico, la petición se dirige al gobierno del estado, exponiendo como justificante al ferrocarril, con la intención de que el proyecto fuera aprobado. Entonces el asunto se describe como “Petición de la carretera Huixtla-Comitán” y se explica que la construcción de la carretera apoyaría a los diversos tipos de productores ubicados en el tramo. El señor José Fernández Calles de la finca España menciona:

En cuanto al departamento de Comitán, la(sic) ventajas que obtendría con una buena carretera, serían mucho más importantes e inmediatas, que las correspondientes a Mariscal; ya por la mayor importancia d(sic) su población, por el gran número de sus haciendas ganaderas, por su industria de aguardientes, curtimbres, petates & &., siendo por lo mismo la necesidad que tiene de una buena via(sic) corta y rápida que la comunique con el Ferrocarril Pan Americano en razon(sic) directa de su importancia.<sup>28</sup> .

Como se observa, el fenómeno —ferrocarril— se encuentra presente en el contexto regional y es en gran medida visible a partir de la recuperación de estas memorias. Esto irá adquiriendo mayor sentido y definición a medida que se diluciden otros elementos relacionados con la presencia del ferrocarril en Soconusco y con su representación en las memorias que aquí exponemos. Las generalidades esenciales de éstas se develan al bosquejar el fenómeno del ferrocarril en la región, a través del cual se advierten algunas características esenciales apegadas a un efecto de invariación (Husserl, 1992, pp. 52-55). Es decir, la presencia del ferrocarril en las memorias que presentamos no cambia, cambiar la identidad de los sujetos sociales pero el medio de transporte se presenta como un justificante. En base a esta consideración, observamos otro documento, en el que se repite una forma de justificación; el ferrocarril aparece como la clave para nuevas obras públicas que se evidencian necesarias desde la perspectiva de los miembros de algunos sectores

---

<sup>28</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento// 1921/ Caja ix/ Expediente 370/ foja 9.



sociales. Aquí se manifiesta el beneficio para la empresa del ferrocarril y para sus potenciales usuarios.

Habiéndose de necesitar una regular cantidad de cemento para construcción de puentes y alcantarillas, el Gobierno del Estado, podría gestionar que dicho cemento no pagara derechos aduanales, así como podría obtener exoneración(sic) de estos fletes, y vigetas(sic) o railes viejos de que están llenas muchas Estaciones del Pan Americano, para puentes, pequeños en su totalidad.

Debe tenerse presente que el ferrocarril Pan Americano, no sería de los menos beneficiados con esta obra, pues le abre a su comunicación una extensa zona que hoy no le produce casi nada, y en poco tiempo sería(sic) para esa pempresa(sic) una buena funete(sic) de ingreso.<sup>29</sup>

En estas memorias se observan los retrasos y negativas en los que están involucrados ciertos individuos, a los que se puede ver insertos en contextos grupales y sociales específicos propios de la jurisdicción chiapaneca y del periodo histórico en que ocurren. También se pueden dilucidar los cuadros o marcos sociales impresos en estos textos-memoria, en los que se representa a la sociedad en general y en los que se pueden advertir sus necesidades y sus valores culturales (Jelin, 2002, p. 20). Vemos las posturas políticas, las subjetividades e interese que, como dice Halbwachs (1950) podemos conocer al acceder a estas memorias con el objetivo de aproximarnos a la reconstrucción de un

---

<sup>29</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento// 1921/ Caja ix/ Expediente 370/ foja 10.

conjunto de recuerdos, que nos permiten dilucidar un hecho, no como verdad, pero si con un índice significativo de confianza. El testimonio escrito, representa un factor de seguridad, que nos ofrece una garantía, con respecto a las relaciones que se constituyen como parte del desarrollo de un proceso social (Ricoeur, 2004, p. 13).

No pocas demandas sociales quedaron sin resolverse mientras transcurría el periodo de gobierno de Tiburcio Fernández, como en el caso mencionado sobre Suchiate. Este conflicto permitió a la administración estatal observar un par de dificultades existentes en el poblado. Por un lado, se advierte un problema que fue notificado a la Comisión Local Agraria de Suchiate, pues se generó una duda sobre el núcleo poblacional de la Agencia conocida como estación Mariscal, terminal del Ferrocarril Panamericano, a cuya dirección se giraban algunos comunicados. “II.- Turnada la solicitud a la Comisión Local Agraria, para su tramitación el 7 de abril del mismo año se pidió a los interesados, el certificado para acreditar si el núcleo de población de la Agencia era el mismo conocido con el nombre de Mariscal, estación terminal del Ferrocarril Pan Americano”.<sup>30</sup>

El poblado era reconocido mediante tres nombres distintos, como Frontera Díaz, Suchiate y Mariscal —por la estación del ferrocarril—, y debió generar importantes problemas de comunicación entre las administraciones estatal y local. El análisis de estas memorias nos permite identificar que el asunto estaba más orientado a la cuestión de los terrenos. Cabe señalar que las circunstancias, condiciones y formas de interacción de los actores y grupos sociales involucrados de una u otra manera con la presencia del ferrocarril eran diversas, por lo que se produjeron situaciones de índole muy distinta, aun si todas tenían al ferrocarril como un actor central. Podemos notar también que las personas en

---

<sup>30</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ tomo II (1)/ foja 79/ carpeta 8 subcarpeta 4/ 20 de abril de 1923.

general y los actores políticos en particular, tenían una dinámica relacional en torno al ferrocarril, es decir, existía una relación entre las personas mediada por un objeto, de ahí que se creara en torno éste una memoria, como lo sugiere Álvarez-Gayou Jurgenson (2003).<sup>31</sup>

III.- La Comisión Local Agraria en 9 de junio recibió una nota fechada en Suchiate el 29 de abril y suscrita por Eustorgio C. y Quevedo, remitiendo un certificado del Agente Municipal en que afirma tener el pueblo anterior el carácter de Agencia Municipal correspondiente al Municipio de Frontera Díaz<sup>32</sup> y ser el mismo conocido con el nombre de Mariscal, en virtud de que el presidente de referencia, se negó a extenderlo por conceptuarse dueño de los terrenos que ocupan los interesados.<sup>33</sup>

La presencia del ferrocarril era importante, por ello los escritos se enviaban con el nombre de la estación que, de acuerdo con los documentos de archivo, pertenecía al identificador de la estación de Frontera Díaz. Siguiendo a Gadamer (2016) en estas memorias observamos que, en éste y en casi todos los documentos de archivo que se han citado en este apartado del trabajo, se advierte la existencia de una configuración de textos relacionados con el ferrocarril. Ésta gira en torno al Panamericano que actúa como

---

<sup>31</sup> Respecto a la construcción de la memoria, el autor identifica una parte “episódica” que recibe y almacena información acerca de datos temporales, episodios o eventos, así como de las relaciones temporales que se dan entre ellos.

<sup>32</sup> Suchiate.

<sup>33</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ tomo II (1)/ foja 79/ carpeta 8 subcarpeta 4/ 20 de abril de 1923.

catalizador de solicitudes, aunque siempre en función de los intereses objetivos de los actores sociales que instalan las demandas y de los quienes deciden la respuesta que se dará a las mismas, considerando que el medio de transporte y comunicación está presente en las solicitudes o trámites resueltos de manera apresurada o cuya respuesta se retrasaba.

Los problemas de Suchiate no tuvieron solución durante mucho tiempo. Los intereses dominantes en torno a la situación daban más importancia a lo correspondiente al derecho de vía del Panamericano. Desde Tuxtla Gutiérrez, vía Tapachula se ordenó a la delegación de Suchiate que procediera al desalojo en caso de haber invasores, pero el delegado municipal de Mariscal responde que la situación no tiene la magnitud que se le atribuye. Señala que las construcciones no afectaban las vías ni el derecho de vía,<sup>34</sup> por lo que el reporte regresa al gobierno del estado con esta respuesta: “las solicitudes de los individuos de este lugar que han solicitado terreno para fundar un pueblo, digo a ese respecto, que en nada afectan a la mencionada vía las pretensiones de los citados individuos, los cuales, cuando a alguien ha debido dar le(sic) terreno a inmediaciones de la vía, se deja completamente libre la zona d(sic) cuarenta metros que corresponde al Ferrocarril, por consiguiente, no se causa ningún perjuicio, como se le ha informado inexactamente a dicha Comisión”.<sup>35</sup>

La confusión está relacionada con un aviso del encargado del derecho de vía quien había reportado que las personas que habían construido a 40 metros de la estación, no tenían el permiso o convenio correspondiente para ello, por lo que pedía se les desalojara o

---

<sup>34</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ Caja 1 (2)/ foja 15-21/ carpeta 20/ subcarpeta 3/ 18, 29 de marzo, 3 de Abril, 10 de mayo de 1922.

<sup>35</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ Caja 1 (2)/ foja 18/ carpeta 20/ subcarpeta 3/ 18 de marzo de 1922.

se les obligara a firmar uno.<sup>36</sup> En 1923 se establece y firma el acuerdo, en el que Tiburcio Fernández reconoce con base en los artículos 1° y 3° de la Ley del 6 de enero de 1915,<sup>37</sup> que Suchiate tenía derecho a solicitar ejidos y que el ingeniero designado por la instancia agraria debía respetar en todo momento el derecho de vía. Entonces se concedió una superficie de 1022 hectáreas para el fundo legal del pueblo y para la formación del ejido para los habitantes de Suchiate.<sup>38</sup>

De acuerdo con las citas anteriores, en la forma de enfrentar las necesidades sociales relacionadas con el acceso a la tierra en la región Soconusco, se advierten la presencia e importancia del ferrocarril y las condiciones políticas del momento.<sup>39</sup> La presencia de éste

---

<sup>36</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ Caja 1 (2)/ foja 22, 43, 45, 52, 53/ carpeta 20/ subcarpeta 3/ 27 de enero de 1923.

<sup>37</sup> Art. 1°. Se declaran nulas: I. Todas las enajenaciones de tierras, aguas y montes pertenecientes a los pueblos, rancharías, congregaciones o comunidades, hechas por los jefes políticos, gobernadores de los Estados o cualquiera otra autoridad local, en contravención a lo dispuesto en la ley de 25 de junio de 1856 y demás leyes y disposiciones relativas; II. Todas las concesiones, composiciones o ventas de tierras, aguas y montes, hechas por las Secretarías de Fomento, Hacienda o cualquiera otra autoridad federal, desde el primero de diciembre de 1876, hasta la fecha, con las cuales se hayan invadido y ocupado ilegalmente los ejidos, terrenos de repartimiento o de cualquiera otra clase, pertenecientes a los pueblos, rancharías congregaciones o comunidades, y III. Todas las diligencias de apeo o deslinde practicadas durante el período de tiempo a que se refiere la fracción anterior por compañías, jueces u otras autoridades, de los Estados o de la Federación, con los cuales se hayan invadido y ocupado, ilegalmente, tierras, aguas y montes de los ejidos, terrenos de repartimiento o de cualquiera otra clase, pertenecientes a los pueblos, rancharías, congregaciones o comunidades.

Art. 3°. Los pueblos que, necesitando, carezcan de ejidos, o que no pudieren lograr su restitución por falta de títulos por imposibilidad de identificarlos o porque legalmente hubieren sido enajenados, podrán obtener que se les dote del terreno suficiente para restituirlos conforme a las necesidades de su población, expropiándose por cuenta del gobierno nacional el terreno indispensable para ese efecto, del que se encuentre inmediatamente colindante con los pueblos interesados.

<sup>38</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ tomo II (1)/ foja 79,80/ carpeta 8 subcarpeta 4/ 20 de abril de 1923.

<sup>39</sup> Como parte del proceso revolucionario y la reforma agraria, emergen posturas políticas disímiles en torno al modo de enfrentar las sentidas demandas por tierra a lo largo y ancho del país, puesto que no solo dependían de la posición de quienes personificaban el gobierno central, sino de manera significativa, del estado que guardaba las relaciones sociopolíticas en los diferentes territorios constituyentes de la república. En Chiapas la definición de una política local en torno a estas demandas empieza a expresarse hacia 1920 como parte del proceso de definición del estado chiapaneco. En la primera década del siglo XX se produce una expansión territorial, que implica la “colonización” de diferentes regiones del estado, entre ellas Soconusco, lo que indudablemente tiene visos políticos, pues se tradujo en la reducción del poder hasta entonces expresado por algunos de los más grandes terratenientes de la región. Entre 1910 y 1920, se gesta el conflicto armado en sinergia con los objetivos declarados de la revolución a escala nacional. Por lo que sumado a los conflictos por tierras, se produce la confrontación entre las elites de Tuxtla Gutiérrez y las de

podía ser un poderoso justificante del modo de atender las solicitudes de tierras, pero habían surgido otras condiciones que también afectaban el desarrollo de los procesos locales agrarios. En Acapetahua, por ejemplo, el delegado municipal aprovechó para pedir a la Secretaría General de Gobierno, que verificara la entrega de terrenos de acuerdo con el artículo tercero de la Ley de 1915 (ver figura 7). Aquí se recurre de nuevo al Panamericano como referente, “[...] constituida la delegación según el art. 2/o. de la Constitución Política del Estado, este girón de tierra de nuestro amado Chiapas por el que atraviesa la férrea vía del Pan Americano, cada día se ve más el ensancho del mismo, multiplicándose las vecindades, está llamado a prosperar, pero desgraciadamente sus tierras han pasado a poder del poderoso<sup>40</sup> no quedando un centímetro más para fundo”.<sup>41</sup>

---

San Cristóbal de las Casas, por la determinación de la capital chiapaneca. Asimismo, inicia la llamada guerra mapachista, debido a la cual no pocas actividades y procesos económicos se ven detenidos, como la operación del ferrocarril. Este periodo se caracteriza también por la sucesión de varios gobernadores militares. En 1920, tras los enfrentamientos, se instala un nuevo orden político en el estado que busca su consolidación y la reconstrucción económica del territorio (Knight, 1986; Benjamin T. L., 1990; Lisbona, 2009; Arce, 2013; Lorenzana, 2013).

<sup>40</sup> Es posible que con el término “poderoso” se hiciera referencia a los empresarios con presencia en Soconusco, debido a que muchos de ellos eran dueños de terrenos que tiempo después fueron expropiados.

<sup>41</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección fomento/ 1922/ tomo II (1)/ foja 113/ carpeta 10 subcarpeta 6/ septiembre 20 de 1922.

**Figura 7. Patio de la estación Acapetahua**



Fuente: Centro de Documentación e Investigaciones Ferroviarias/ fondo Comisión de Avalúo e Inventarios/ línea K / fotografía tomada entre 1926 y 1930.

En el municipio de Escuintla se presentó una petición para construir un camino alternativo a las vías del ferrocarril para trasladar ganado, debido por una parte, a que se reportaban pérdidas y, por otra, debido a que “alguien” les había indicado “que el tráfico por toda la vía férrea Pan Americano lo van a prohibir”.<sup>42</sup> En el municipio de Huehuetán, la Presidencia Municipal envía una queja por escrito a la Secretaria General de Gobierno indicando que, para facilitar el paso desde el poblado hasta la estación y, habiendo un río por el cual cruzar, los pobladores habían decidido construir un puente. Este puente era importante porque facilitaría el acceso al ferrocarril —posicionado a dos kilómetros de distancia—. La iniciativa, surgida entre los pobladores y la presidencia municipal, indicaba que, “habiéndose comisionado a los habitantes de este lugar voluntariamente para que

---

<sup>42</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Sección Asunto de caminos, solicitudes y varios/ 1922/ Caja IX/ Expediente 45/ foja 7/ carpeta 22/ subcarpeta 2/ 7 de Agosto de 1922.

saquen de los terrenos para la construcción de dicho puente toda la madera, quienes a un principio dieron su conformidad”,<sup>43</sup> y después se reusaron a apoyar porque:

[...]se cree haya alguien quien quiere perturbar la tranquilidad en aconsejarlos para descir (sic) las ordenes y el Reglamento de Policia (sic) y buen Gobierno, y en este concepto de la manera más atenta, respetuosa y comedida se sirva indicarme que debo hacer sobre el particular para llevar a cabo a hacer (sic) esta importantísima obra para el bien público.<sup>44</sup>

El puente que se pretendía construir era de madera, ante esto la queja del presidente municipal indicaba que el poblado cambió de opinión, no por oponerse a la construcción del puente, sino porque alguien los había incitado para que se manifestaran y modificar la normatividad, de manera tal que fuese el municipio quien asumiera la responsabilidad total de la obra. La respuesta del Secretario General de Gobierno buscó entonces exaltar el patriotismo de los vecinos para lograr su cooperación y evitar que fueran sugestionados “por los agitadores de profesión y que no hacen más que obstruccionar todo progreso y bienestar”.<sup>45</sup>

Puede advertirse que la función social del ferrocarril iba mucho más allá de lo que suponía ser un medio de comunicación y transporte, también constituía —como mediador

---

<sup>43</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Ramo de comunicaciones y obras públicas/ 1922/ Caja X/ Expediente 52 Distrito Soconusco/ foja 13/ carpeta 14/ subcarpeta 3/ 28 de julio de 1922.

<sup>44</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Ramo de comunicaciones y obras públicas/ 1922/ Caja X/ Expediente 52 Distrito Soconusco/ foja 13/ carpeta 14/ subcarpeta 3/ 28 de julio de 1922.

<sup>45</sup> AHC-UNICACH/ FSGG/ Ramo de comunicaciones y obras públicas/ 1922/ Caja X/ Expediente 52 Distrito Soconusco/ foja 14/ carpeta 14/ subcarpeta 3/ 28 de julio de 1922.



de las relaciones entre las personas— un elemento que podía ser usado como justificante de las diferentes y, a veces, contradictorias respuestas institucionales ante las demandas sociales, como vemos en este punto. La función señalada parece ajena a las actitudes políticas frente a los distintos asuntos que se presentaban y, no pocas peticiones se mantenían en espera de una respuesta. Siguiendo a Gadamer (2016, pp. 54-55) observamos que estas memorias ya contienen una manifestación de la existencia de una configuración relacional y, que a la vez, las posturas y acciones de los diferentes actores sociales, permiten bosquejar el sentido que devela una configuración predominante. Puede decirse que las memorias construidas alrededor del Panamericano no tienen un sólo significado, basado en la máxima utilidad de la memoria,<sup>46</sup> pues, como se muestra, también es posible encontrar otros sentidos, construidos mientras eran escritas.

### **3.3.1 El Panamericano y el persistente atraso en Soconusco**

En sentido con lo anterior creemos que las Memorias de Gobierno contienen las generalidades que ayudarán a observar, no solo las respuestas de los gobernadores, sino el patrón que se mantuvo durante esta década respecto a estas peticiones y el ferrocarril. Por esa razón seleccionamos en primera instancia una cita correspondiente al primer año de Efraín Gutiérrez 1936-1937, que consideramos bastante útil a este proyecto, pues el ferrocarril es descrito como objeto de cambios. Procederemos sin perder de vista esta cita, ya que nos ayudará a observar los asuntos que hasta antes del periodo de este gobernador se vincularon al ferrocarril. Con motivo de explicar su primer año laboral, el Gobernador Gutiérrez reportó una serie de visitas realizadas a distintas zonas del Estado, entre ellas destaca la que realizó en los pueblos de Soconusco. Unos de los detalles más importantes es

---

<sup>46</sup> Es decir, el uso más básico y lógico que se le da a las memorias, ya sean escritas o en cualquier formato, el de recordar o rememorar.

que justificó estas visitas, ante todo con la intención de cumplir con la labor agraria y educativa, en la que explica que también realizó la entrega de apoyos varios.

Mi segunda jira la hice a través de la costa del Estado, comprendida entre las poblaciones limítrofes de Arriaga con Oaxaca y el Suchiate con Guatemala, Arriaga y Suchiate, concentrándome no tan sólo a visitar los pueblos situados sobre la línea del ferrocarril, sino llegando hasta los más apartados. En esta forma pude compenetrarme de los más íntimos problemas de ellos, los cuales varían sustancialmente de los problemas de los pueblos visitados en en mi primera jira. Ello es así, porque el factor humano en esta región, siendo eminentemente cosmopolita y al contacto del ferrocarril, agente civilizador por excelencia, les da las características de los más avanzados en el Estado, sienlo aquí los problemas fundamentales, de origen económico. Por consiguiente, me dediqué a organizar social y económicamente a aquella comarca, formando cooperativas, estimulando la organización sindical, creando comités femeniles, tendientes a resolver el problema económico de la mujer, habiendo dotado a algunos de estos, de máquinas de coser y de los elementos necesarios, fomentando asimismo la creación de pequeñas industrias propias para la mujer, con el objeto de lograr su liberación económica.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1936/ Efraín Gutiérrez/página 6.

Podemos observar que en la cita anterior se menciona a los pueblos en cercanía con el ferrocarril, como los que deberían estar más avanzados, por lo que se nota la intención de corroborar lo que suponía, en su decisión de iniciar una gira en estos pueblos. En contraste con lo anterior, presentamos una selección de memorias que nos permiten observar distintas discrepancias desde lo que se identifica vivido en estos archivos. Por ejemplo, en las Memorias de Gobierno de 1921 podemos identificar que las medidas ante la situación de las tierras dejaron ver otros problemas que también estaban vinculados a la situación de los terrenos y el Ferrocarril Panamericano. En proporción al asunto, el Gobernador Tiburcio Fernández Ruiz realizó un reporte donde explicaba que, un grupo de personas pedía elevar a la categoría de pueblo, el poblado de Suchiate, que se encuentra inmediato a los terrenos del ferrocarril: “Por gestión de algunas personas, la Secretaría de Agricultura y Fomento recomendó la conveniencia de que el poblado denominado Suchiate, estación terminal del Ferrocarril Panamericano, en la Frontera de Guatemala, se erigiera en pueblo, y como el Gobierno no podía resolver el caso lo envió a la Cámara para su estudio”.<sup>48</sup>

Estas memorias parecen indicar que la petición no tenía mucho peso ya que el Gobernador decide replicar las palabras tal como fueron escritas. Al decir “algunas personas” parece restar importancia a esta petición, por lo que en este reporte, no se explica más la situación y se deja obviada a la cuestión indicada. Sin embargo, las memorias correspondientes al periodo de Tiburcio hacen muy poca mención al Soconusco y sobre todo a las situaciones aquí presentadas. Se observa que su interés en la región se enfocaba más a la situación agraria y los problemas del tipo obrero patronal.

---

<sup>48</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1921/ Tiburcio Fernández Ruiz/pagina 4/ Foja 3.

En 1925 César Córdova gobernador provisional del estado reporto haberse interesado más en la situación agraria y el asunto de los repartos, por lo que resolvió algunas solicitudes sobre dotaciones y restitución de ejidos. “A la congregación de Los Cacaos, municipio de Acacoyagua del distrito de soconusco, se le dotó con 1458 hectáreas, 62 aras y 32 centiáreas”. Al final dejó las solicitudes de dotación de algunos de los municipios de la región Soconusco en manos de la Comisión Local Agraria.<sup>49</sup> Una vez ocupando el puesto que le correspondía, Carlos A. Vidal da solución a algunos asuntos que ya tenían más de 5 años en espera. El gobernador reportó la creación de nuevos municipios, entre los que figuraba Suchiate.<sup>50</sup> Para 1926 reporta la construcción de caminos con la intención de comunicar algunos pueblos del estado. El tramo Huixtla a Motozintla para el que suministró 100 palas, 100 zacapicos y una ayuda de 300.00 mensuales, además reportó la construcción de una carretera particular pero abierta al tránsito público entre dos fincas.<sup>51</sup>

Los siguientes años se hace muy poca mención de los pueblos de Soconusco, pero sobre todo de las situaciones que nos interesan, en especial las que, desde un principio estaban vinculadas al ferrocarril. Es importante aclarar qué no se encontraron las memorias correspondientes a los años 1927 y 1928. Llegando 1929 toma la gubernatura Raymundo E. Enríquez, en sus memorias reportó que se estaba trabajando en la reparación de caminos en casi todo el estado. Sus memorias hacen énfasis en tramos que no pertenecen a Soconusco. Sin embargo, menciona que se reparó el tramo de Motozintla a Huixtla con la intención de comunicar a la zona Mariscal con la línea del Panamericano. Luego indica que a Tapachula

---

<sup>49</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1925/ César Córdova /pagina 9/ Foja 9.

<sup>50</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1925/ Carlos A. Vidal /pagina 1 y 2.

<sup>51</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1926/ Carlos A. Vidal /pagina 12, foja 11/ pagina 13, foja 12.

se le dieron apoyos monetarios para la construcción de su palacio municipal, construcción de puentes, pavimentación de calles y arreglo de drenajes. Entre otros apoyos menciona que se proporcionó ayuda en efectivo para el sostenimiento de la Junta Consultiva del Comercio y de la Industria, establecida en Tapachula.<sup>52</sup>

En sus memorias, Enríquez señaló que para Tapachula se acordó proporcionar “\$60,000.00 para la terminación del palacio municipal, de cuya cantidad se le han ministrado ya \$50,000.00 en cantidades mensuales de \$5000.00”. Además de ceder el impuesto del estado del “2 al millar sobre fincas urbanas”, traducido en \$5441,26 cts y el impuesto a vehículos que reportó en más de \$2000,00 mensuales para las mejoras en infraestructura, para “modernizar la ciudad, pavimentándole sus calles, construyéndole puentes, calzadas y algunos drenajes”. Entregó una ayuda al municipio de Motozintla de “\$10,000.00 para la construcción de la carretera que lo unirá con la Estación de Huixtla del Ferrocarril Panamericano, además de haberle proporcionado un ingeniero para el trazo de la misma, con sueldo de \$15.00 pagados por el gobierno”. Respecto a esta carretera menciona que se realizaron 23740 metros de camino y 1196 de cunetas con alcantarillas y desagües. “Al Municipio de Huehuetán se le ayudó con \$ 300.00 para la construcción de la carretera que lo unirá con la Estación del Ferrocarril y con herramienta para llevar a cabo el trabajo aludido”.<sup>53</sup>

Por ultimo en 1930 el gobernador Raymundo reportó en sus memorias un amplio interés en la construcción de los tramos carreteros y las vías de comunicación, poniendo también énfasis en la construcción de la carretera Huixtla-Motozintla para comunicar a la

---

<sup>52</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1929/ Raymundo E. Enríquez /pagina 4 y 18.

<sup>53</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1929/ Raymundo E. Enríquez /pagina 19, 20 y 25.

región de Soconusco con Mariscal. Durante ese año expidió el decreto que aprobó la venta del terreno, que ocupaba el Palacio Municipal de Tapachula, al Banco de México por la cantidad de \$63.000.00. Sancionó algunos decretos en Huixtla y Tapachula, el primero declaraba de utilidad pública la apertura de un tramo carretero de la ranchería Monte-Negro hacia el municipio. Mientras que en Tapachula sancionó el decreto que establecía un impuesto especial a los propietarios de fincas urbanas y solares “para sufragar los gastos de pavimentación y drenaje de dicha ciudad”. Estas obras en Tapachula se tradujeron en 15802 metros cuadrados de pavimento y 6470 metros lineales de drenaje, por lo que el gobernador además indicó que este municipio estaba en vías de transformarse y decretó la ampliación de la inversión a \$ 80,000. 00. Además se crearon 6 sindicatos en Tapachula, 6 en Huixtla y uno en Suchiate y se ampliaron presupuestos para Tapachula y Huixtla.<sup>54</sup>

Siguiendo a Ricoeur (2004, pp. 99-108) la memoria colectiva implica la existencia de un duelo o la melancolía por la que se quiere mantener en conceso un suceso, esto lleva implícito que el colectivo que se encuentra en esta situación ha tenido momentos de enfrentamientos, en los que terminó de definir su estado de derecho. En ese sentido, podemos observar que estas memorias aquí presentadas, corresponden a la década en que Chiapas entra en un periodo de recuperación, luego de los movimientos armados que terminaron en 1920. Por lo que según Ricoeur, al igual que en el fenómeno mismo, se puede encontrar una estructura en estas memorias, que lo más probable es que indican la respuesta ante carencias anteriores a este tiempo, es decir, carencias que otro grupo en control, pudo no haber considerado antes. Los patrones en esta investigación nos indican un

---

<sup>54</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1930/ Raymundo E. Enríquez /pagina 4, 11, 21, 23, 27, 31 y 47.

interés por respaldar lo que de alguna forma tiene que ver con el Panamericano, esto tomando en consideración el tiempo que las situaciones se fueron postergando.

Como podemos ver en contraste con la cita de Efraín Gutiérrez, algunas situaciones fueron encontrando un respiro. Sin embargo, de lo que expresa el gobernador respecto a los pueblos por los que pasa el ferrocarril, sí podemos notar en las otras memorias que existe un interés por la región, en menor intensidad, pero se puede observar que esto es parte de una estructura que se fue repitiendo por años. Por lo que retomamos la afirmación que Ricoeur (2004, pp. 156-160) hace cuando describe a la memoria colectiva como la huella que afectó el curso de grupos concernidos a los que se les ha reconocido una autoridad para escenificar estos recuerdos. Sin embargo, nada prohíbe que se ponga en duda o se cuestione sobre las intersubjetividades presentadas en estas memorias, esto nos permite extender por semejanza la posesión de los recuerdos y extrapolarlos a la construcción de una memoria colectiva. En estas memorias queda evidente el ferrocarril como el reflejo que da la explicación de otras situaciones, con lo que quedan también evidenciadas las representaciones colectivas que se encadenaron al paso del tiempo con este objeto material.

### **3.4 Conclusiones**

El Ferrocarril Panamericano tuvo una presencia significativa en la región Soconusco, sin duda fue uno de los medios más importantes, durante los movimientos revolucionarios del siglo XX, por su valor estratégico. Sin embargo, la propuesta de esta tesis implica ir más allá de lo que se suele buscar en el ferrocarril como empresa económica, o sus objetivos políticos que traen implícito un “orden nacional”. En ese sentido vemos las posturas sociales que intentaban justificarse por medio de la presencia del Panamericano, como en

una suerte de esperanza o la forma de afianzar las peticiones que se realizaban. En la memoria colectiva quedó resguardado el fenómeno que definió el papel del Panamericano, en la dinámica sociopolítica que se desarrollaba durante esta década que corresponde al periodo de recuperación y consolidación del Estado-nacional en Chiapas. Sin embargo, las distintas representaciones de la memoria colectiva que aquí se encuentran invitan a volver al texto, intentando dilucidar otros asuntos que pudieran estar presentes, pero que no forman parte de nuestros objetivos.

Analizamos las distintas situaciones desde la postura teórica de la memoria colectiva y la fenomenología de investigación. Se encontró el fenómeno a la vez que identificamos el sentido y la correlación de este con el Ferrocarril Panamericano. Examinamos las memorias de gobierno y otros archivos que nos permitieran identificar las distintas asociaciones de los momentos que encontraron sentido partiendo de esta justificación. Así podemos ver las situaciones que iniciaron en este periodo, las que se venían arrastrando y que no habían tenido resolución, y aquellas que no consiguen una resolución óptima aun en esta década.



## **Capítulo 4. El Ferrocarril Panamericano de 1930 a 1945: transformaciones en la infraestructura**

### **4.1 Introducción**

Este capítulo tiene como objetivo identificar en las memorias, la trascendencia del Panamericano como justificante para introducir cambios en la infraestructura de los pueblos de Soconusco, en el periodo de 1931 a 1945. Para esto aplicamos los elementos teórico-metodológicos antes expuestos. Partimos de las propuestas de memoria y memoria colectiva que Jelin (2002), Halbwachs (2004), y Ricoeur (2004) hacen para explicar cómo se compone la memoria de un colectivo y cómo un hecho alcanza la trascendencia. También contemplamos el potencial fenomenológico de la memoria que nos permite identificar los fenómenos que se encuentran inmersos. Considerando lo anterior retomamos la fenomenología de Husserl (1992) para dar una explicación concreta de cómo el Ferrocarril Panamericano logró una trascendencia en las memorias sociales e institucionales que aquí revisamos. Por medio de esta propuesta filosófica ubicamos al ferrocarril como el fenómeno latente dentro de las memorias de los pueblos de Soconusco, lo que nos permite indagar el por qué y el cómo se logró la trascendencia de este medio de comunicación como justificante de cambios en los pueblos cercanos a la vía férrea.

En este capítulo se emplean como fuentes principales las memorias de gobierno correspondientes a los gobernadores Raymundo Enríquez, Victórico Grajales, Efraín Gutiérrez, Amador Coutiño, Rafael Pascacio Gamboa y Juan M. Esponda. También se recuperan notas de periódicos que circulaban en la década y testimonios orales recuperado mediante entrevistas realizadas en pueblos de Soconusco. La identificación y registro de

información relevante para la investigación implicó la revisión de cientos de fojas para encontrar la que nos permitió vincular al Ferrocarril Panamericano con distintas interacciones de carácter social que tuvieron lugar en los pueblos de la región. Se realizaron ocho entrevistas semiestructuradas en localidades situadas a lo largo de la región X, en los pueblos de El Manzano, Huixtla, Álvaro Obregón y Tuzantán Estación. Una vez transcritas por completo se seleccionaron las notas o memorias representativas en función de los objetivos del estudio, las que permitieron comparar y confrontar los hallazgos entre las diferentes fuentes y con el marco teórico propuesto.

#### **4.1.2 El panorama histórico de mayor escala**

De acuerdo con Escalante, García, Jáuregui, et al (2020, pp. 990-991), durante el periodo de 1932 a 1945 ocurrieron distintos procesos de orden nacional e internacional que terminaron por perfilar las condiciones sociales en diferentes entidades mexicanas. Comenzando por la baja de precios de los principales productos de exportación y la caída de las finanzas públicas. Además, la llegada de Adolf Hitler al poder en Alemania y, en Estados Unidos, la de Franklin D. Roosevelt, implicó cambios económicos significativos para México. En 1934 se expidió un nuevo Código Agrario y Lázaro Cárdenas ocupó la presidencia de la república. Al año siguiente tuvieron lugar movilizaciones, paros y huelgas y se produjeron importantes cambios en el gabinete, quedando fuera de la jugada gobernadores y legisladores callistas. En 1936 estalló la Guerra Civil Española, Calles fue expulsado del país y se retomó con determinación el reparto agrario. En 1937 se nacionalizaron los ferrocarriles, la plata tuvo un importante descenso que afectó las finanzas públicas, pero se

procedió con el significativo reparto agrario en los valles del Yaqui y Mexicali y en la zona henequenera de Yucatán.

En 1938 Cárdenas decreta la expropiación petrolera, y el mismo año surgen el Partido de la Revolución Mexicana y la Comisión Federal de Electricidad. Unos años después inicia la Segunda Guerra Mundial y nace el Partido Acción Nacional. Entonces tienen lugar unas elecciones conflictivas a través de las cuáles toma la presidencia Manuel Ávila Camacho. En 1941 se nombra como líder de la Confederación de Trabajadores de México a Fidel Velázquez y Estados Unidos entra en la guerra. En 1942 México se suma también y esto le implica un mayor acercamiento a Estados Unidos que se traduce en la condonación de una parte de la deuda. Se firma un tratado comercial y el tratado sobre braceros; se crean leyes para apoyar la industrialización (Escalante, García, Juárezgui, et al., 2020, pp. 991-992).

En 1945 concluye la Segunda Guerra Mundial, en México nace el Partido Revolucionario Institucional y se comienza a perfilar a la presidencia Miguel Alemán, ocupando oficialmente el cargo en 1946 (Escalante, García, Juárezgui, et al., 2020, pp. 992-993). Durante esta década tomó más importancia la situación agraria en la región de estudio, Soconusco, en particular, partiendo de la visita del entonces expresidente Lázaro Cárdenas a algunos de los pueblos que la conforman.

#### **4.2 Los procesos en el nivel local**

Al terminar la década de 1920 en Chiapas, la sucesión de gobernadores militares y la búsqueda por consolidar un sistema político, dificultaron ~~alcanzar~~ la consolidación estatal y el logro de una mayor estabilidad política. No obstante, las altas y bajas relacionadas con la

producción del café, Soconusco fue adquiriendo mayor importancia económica. Los intereses políticos se centraban en los asuntos agrarios y es posible que esto se debiera a la organización que Carlos Vidal había procurado de 1925 a 1928 en la región. Vidal logró una mejor y más eficiente gestión agraria, que apuntaba a generar beneficios a la población por medio del Partido Socialista Chiapaneco; sin embargo, su propuesta se estancó. Por mucho tiempo se buscó replicar este sistema administrativo a todo el estado a través de la Confederación Socialista de Trabajadores al servicio del estado. En 1927, Luis P. Vidal, hermano del entonces gobernador, ocupó la gubernatura como interino y con esto Soconusco se posicionó como una de las zonas más productivas, pero durante las subsecuentes administraciones se desplomaron los aciertos del periodo de Vidal y la desigualdad y polarización sociales crecieron (Benjamin T. L., 1990, pp. 228-231; Reyes, 1992, p. 51; Ríos, 2001, p. 16; Kuntz, 2010, pp. 294-307).

De acuerdo con la historiografía, los hermanos Vidal encabezaron un movimiento antireeleccionista, replicando el dirigido a nivel nacional por Francisco Serrano, esto terminó con el fusilamiento de ambos por órdenes del revolucionario presidente Álvaro Obregón. Tras su muerte, ocuparon la gubernatura Amador Coutiño y luego Rosendo Delabre, lo que dio paso a la gubernatura de Raymundo Enríquez de 1928 a 1932, siendo el primer gobernador en cumplir su periodo de gobierno (Reyes, 1992, pág. 51). Entonces comenzó una nueva década y una nueva etapa para Soconusco, debido a que Enríquez puso un poco más de interés en los distintos conflictos presentes en la región. De acuerdo con Nolan-Ferrell (2018, pp. 18-21) en la década de 1930 a 1940 se fortaleció el activismo rural de campesinos y funcionarios. La identidad nacional jugaba un papel muy importante a ambos lados de la frontera y para ambos países el reparto de tierra estaba vinculado a la

definición de lo nacional. Las elites agrarias se valían de ello para manipular, para pagar salarios más bajos y limitar los derechos de los trabajadores campesinos.

La situación agraria de Soconusco cambió muy poco entre 1920 y 1930; sin embargo, en este periodo ocurrió el primer intento por sindicalizar a los trabajadores y, aunque tuvieron pocos logros, hicieron mucha presencia. Por ello en la década de 1930 se crearon nuevos sindicatos y tuvo lugar una situación que parecía más favorable para la región. En 1928 la gubernatura de Raymundo Enríquez dio continuidad a la política de sindicalización de los trabajadores agrícolas; sin embargo, no se logró mantener la organización y tras el colapso mundial de 1929, los mercados se contrajeron y esto afectó la comercialización del café procedente de Soconusco y las condiciones laborales empeoraron. Aun con la formación de la Confederación Campesina y Obrera de Chiapas y la creación del Departamento de Trabajo, Defensa Proletaria y Bienestar Social, no se mantuvo la organización que había caracterizado a Soconusco y se produjo una mayor presencia de socialistas y comunistas en la región. Victórico Grajales representaba a los sectores más reaccionarios del Partido Nacional Revolucionario a nivel estatal, lo que favoreció su preparación y acenso a la gubernatura (París, 2007, pp. 70-72).

La historiografía existente ayuda a bosquejar el contexto predominante en la región y se centra sobre todo en la situación agraria, debido a que en Soconusco esta dimensión social ya era fundamental antes de la conquista. Los exgobernadores eran conscientes del asunto predominante, por ejemplo, Enríquez benefició sobre todo a Huixtla y Tapachula. El presidente Cárdenas al llegar al estado en 1934, instruyó al gobernador Grajales emitir leyes en favor de los indígenas del estado y en abril de ese año, el gobernador creó el Departamento de Acción Social, Cultura y Protección Indígena. Sin embargo, él veía como

un problema a los indígenas, por lo que dicho departamento buscaba su integración a la sociedad mexicana. El 30 de enero de 1935 el gobernador decretó una ley que fijaba la extensión máxima de la propiedad rural en el estado. Explicaba la extensión mínima, más no la máxima, por lo que los grandes terratenientes se vieron beneficiados ya que sólo tenían que justificar su concentración de tierra con la producción de algún tipo de semilla o animal de granja (Reyes, 1992, pp. 53-56).

El periodo de Grajales fue muy poco favorable para los indígenas de Soconusco, sobre todo de los municipios más cercanos a la línea fronteriza, esto hace sinergia con el hecho de que él mismo fuera poseedor de tierras en el centro del estado. Durante su mandato estaba prohibido para los campesinos organizarse, en caso contrario eran acreedores de arrestos, multas o hasta agresiones. Se sabe que protegió a los finqueros sobre las múltiples quejas que existían en Soconusco respecto al maltrato de trabajadores indígenas pertenecientes a la etnia Mam. Ante esto y la posibilidad de los trabajadores indígenas de optar por sus derechos como mexicanos, Grajales utilizó como estrategia identificar como guatemaltecos a los que hablaran lengua Mam. Así, tampoco tuvieron la oportunidad de sindicalizarse, y en caso de lograrlo, también resultaba contraproducente. Las estrategias de los finqueros durante este periodo fueron incisivas, en su mayoría mantenían el control por medio del miedo y acompañados de la burocracia que caracterizó a esta administración. Se ralentizaron los procesos consignados en el Código Agrario de 1934 que brindaban a los campesinos mayores oportunidades para negociar con el Estado (Nolan-Ferrell, 2010, pp. 562-564).<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> El artículo segundo de este código dice: El presidente de la Republica es la suprema autoridad agraria. Sus resoluciones en definitiva no podrán ser modificadas. Nolan-Ferrell (2010) menciona que el papel de los maestros durante el período de Grajales fue muy importante porque, aunque fuera a escondidas, realizaban

Grajales no era aliado de Cárdenas y tras la victoria de Efraín Gutiérrez para ocupar el puesto de gobernador en 1936, se negó a renunciar al poder, por lo que por medio del Ejército Nacional se le obligó a dimitir. Este punto fue muy favorable para Soconusco, pues ya sin el apoyo del gobernador sus aliados finqueros perdían muchos beneficios. Cárdenas tenía como objetivo modernizar la agricultura y aumentar la producción, así como crear ejidos exitosos. Las acciones sindicales crecieron en la región durante el periodo de Efraín Gutiérrez, y para 1938, la Federación de Trabajadores del Estado de Chiapas reportaba la existencia de 269 sindicatos, que incluían 42 secciones de trabajadores del café y 34 secciones de trabajadores bananeros solo en la región Soconusco. La situación cambió de nuevo en este año, pues tras los conflictos de la industria petrolera y la depreciación del café, los finqueros afirmaron no poder pagar a sus trabajadores y el empleo se redujo gradualmente entre 1938 y 1940.<sup>56</sup> La década tuvo altas y bajas en los procesos agrarios, no obstante en Soconusco no todo fue tan mal (Nolan-Ferrell, 2010, pp. 563-579).

#### **4.2.1 Construyendo Soconusco**

En este apartado exponemos algunas de las obras que se realizaron en la región Soconusco, en el periodo de 1930 a 1945, vinculadas a la presencia del Ferrocarril Panamericano. Se muestran los cambios considerados más significativos para la sociedad soconusquense

---

juntas con los trabajadores de las fincas para escribir cartas que comunicaran a la federación, sobre la situación que se vivía en las fincas de Chiapas, pero sobre todo en Soconusco. Esto también ocurre en otros estados y regiones del país. Para el presidente Cárdenas no eran secreto las estrategias de Grajales y los finqueros en esta región, además durante su campaña en 1934 recorrió la región para corroborar lo que ya se comentaba.

<sup>56</sup> Nolan-Ferrell (2010) sugiere que el nuevo método de control durante Gutiérrez no fue de origen político, más bien, ahora los mismos finqueros usaron estrategias para que los trabajadores sintieran que ya no habían opciones. Por ejemplo menciona que las fincas reportaban ya no tener la capacidad de pagar a sus trabajadores, pero esto era una estrategia, se pusieron de acuerdo y obligaban a otros finqueros a actuar igual independientemente de que estos tuvieran buenas finanzas.

porque lograron una trascendencia en la memoria colectiva, debido a su representatividad. Considerando que la situación agraria se encontraba efervescente durante esta época, se pueden entender las diferentes posturas políticas de por lo menos tres gobernadores, Raymundo Enríquez, Victórico Grajales y Efraín Gutiérrez. El sistema político lograba una estabilidad con Enríquez como el primer gobernador en cumplir su periodo y Soconusco definía nuevas posturas ante los cambios agrarios que se dieron durante la década.

Es importante mencionar que, durante el periodo señalado, sobre todo en Soconusco, tuvo lugar un proceso de asimilación de los pueblos indígenas a la sociedad mexicana y chiapaneca, por lo que en la región crece la presencia de maestros, de campañas de castellanización y de cambio de hábitos sociales. Esto último se definió más durante el periodo de Grajales, pero no es privativo de este gobernador; sin embargo, es más reconocido por la crudeza con la que intentó llevar a cabo dicha estrategia de gobierno. Fue uno de los periodos más violentos, favorecido desde el gobierno (Nolan-Ferrell, 2010). El contexto de la región Soconusco parece mejor dibujado desde la dimensión agraria y se diferencia de otros contextos regionales debido a sus particularidades en el agro.

En este capítulo se incluyen testimonios orales recuperados mediante las entrevistas realizadas, en donde se evidencia, junto a la carencia de otras vías de comunicación en los pueblos de Soconusco, una dependencia casi total del Ferrocarril Panamericano como medio de comunicación y transporte. En las entrevistas se advierten los múltiples usos que se le daban al ferrocarril y a sus instalaciones, por lo que no solo importaba la máquina, sino también las vías y sus edificaciones. Cabe mencionar que se observa una significativa trascendencia que corresponde a espacio y tiempo, ya que a través del trabajo de campo se



han tocado puntos en efecto alejados y a pesar de ello existen similitudes que se repiten en los testimonios, como la cuestión del transporte y la accesibilidad que las vías ofrecían.

#### **4.2.2 Invirtiendo en Soconusco**

El Ferrocarril Panamericano se consideraba una obra que beneficiaría a los pueblos por los que pasara, como puede verse en la obra de Vicente Molina (2006). Incluso antes de su construcción algunos gobernadores ya veían los beneficios con los que se favorecería la capital del estado, en caso de construir un ramal hacia esta ciudad.<sup>57</sup> La idea del ferrocarril como catalizador de beneficios y justificante de transformaciones, logró trascender al paso de los años. Esta situación nos lleva a preguntarnos ¿cómo entendemos la trascendencia de la memoria colectiva? Según Maurice Halbwachs y Gerard Namer (2004, pp. 158,235,390) todo recuerdo puede llegar a olvidarse cuando no existe un nexo trascendente que, en común con un grupo o colectivo, le permita a este recuerdo sobrevivir. En caso contrario trascenderá, porque lo que se recuerda se encuentra bien interiorizado y en profundidad enlazado con otros pensamientos, que hacen creer al individuo o al colectivo que las cosas fueron de ese modo. En ese sentido la memoria individual se podría encontrar en la memoria colectiva y esta última trascendería por medio de una normativa ética que dejaría atrás al individuo y las distintas generaciones.

Hemos encontrado en las memorias de gobierno una idea trascendente que se replica en las memorias de algunos gobernadores, sobre todo en el periodo de 1931 a 1945. De modo independiente a los problemas agrarios y muy locales de Soconusco, otros sectores sociales tenían expectativas en que la introducción de nueva infraestructura diera

---

<sup>57</sup> En la obra de Benjamin (1990) se explica que la construcción de un ramal hacia Tuxtla Gutiérrez era el proyecto favorito de los hermanos Rabasa, sin embargo esto nunca se concretó.

lugar a un cierto crecimiento económico en la región. Consideraban posible verse beneficiados a medias, gracias a la trascendencia de la idea de que el ferrocarril lleva beneficios a los pueblos por los que pasa. Al respecto, observamos en las memorias del exgobernador Efraín Gutiérrez, en 1937, una explicación de su llegada a Soconusco, donde esperaba ver a los pueblos más avanzados del estado por su contacto directo con el ferrocarril, sin embargo y contrario a sus expectativas esto no fue así y solo encontró pobreza y atraso social.<sup>58</sup> Como se observa en el trabajo de Nollan-Ferrell (2010, pp. 566-567), el gobernador Gutiérrez buscaba lograr una mejor organización en el estado y sobre todo en Soconusco.

Pese a las situaciones lamentables que la historiografía chiapaneca ha documentado sobre los pueblos de Soconusco, los lugareños y usuarios del ferrocarril, consideran que sí hubo avance en sus localidades.

Claro que sí porque, significaba salir a la ciudad, no había tanto medio de transporte como hay hoy en la actualidad, los medios antes, pues, si hablamos de aquí para allá, están unas cinco estaciones de lo que es de Tapachula a Ciudad Hidalgo [cabe mencionar que algunas de estas estaciones ya no existen en su totalidad o se encuentran en ruinas] y la gente se beneficiaba con ese, con ese transporte, mucho antes del setentas, antes de los años setentas, no habían carreteras pavimentadas cómo se encuentra hoy en día.<sup>59</sup>

---

<sup>58</sup> Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH (en adelante AHC-UNICACH)/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1937/ Efraín Gutiérrez/ página 6/ 15 de diciembre.

<sup>59</sup> Roberto Campos de la Rosa 66 años Ejido Joaquín Miguel Gutiérrez “el Manzano”.

El año 1929 representó para el gobierno de Enríquez un periodo de cambio en las estrategias políticas. Optó por depurar el ayuntamiento de Tuxtla Gutiérrez y con ello, despidió a Cesar Ruiz, quien era Secretario General de la Unión de Partidos. Esto le costó al gobernador, la organización de sus contrarios para acusarlo de apropiación de fondos estatales y, aunque pidieron la intervención del Senado para destituirlo, este respondió encarcelándolos. Así, con el apoyo del PNR instaló a los diputados suplentes que le eran leales. Hacia finales de este año ya había logrado consolidar su poder sobre todo en las instituciones políticas más representativas del estado, lo que ayudó a su gubernatura a conseguir mayor estabilidad (Benjamin T. L., 1990, p. 257). En las memorias de gobierno de Enríquez se mantiene un apego a la idea del ferrocarril como motor de crecimiento, por lo que desde 1929,<sup>60</sup> se le puede ver optando por construir en municipios que antes no habían sido abordados en materia y ante todo para comunicar con la línea del Panamericano.<sup>61</sup>

En 1930 el gobernador reportó los avances sobre la carretera Huixtla-Motozintla, proyecto cuyo objetivo inicial era comunicar la región Mariscal con la región Soconusco, para favorecer a la primera con el acceso al Ferrocarril Panamericano, así como una serie de apoyos al ayuntamiento de Tapachula por cerca de \$80,000.00.<sup>62</sup> Ante esto, escribe: “La

---

<sup>60</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1929/ Raymundo Enríquez/ página 19 foja 19/ pagina 20 foja 20/ fecha...

<sup>61</sup> Según Benjamin (1990, p. 258) la siguiente estrategia del gobernador era dominar los movimientos obrero socialistas que se habían gestado en Soconusco y que estaban consiguiendo mayor representatividad. La deserción del presidente municipal de Tapachula, Ernesto Herrera, que también era presidente del Partido Socialista de Soconusco, costó el debilitamiento de la confianza en Enríquez, sobre todo en la región.

<sup>62</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1930/ Raymundo Enríquez/ página 26 / página 27/ fecha

ciudad de Tapachula está en vías de transformarse totalmente debido a las obras emprendidas”, al respecto se publica el 8 de junio en el periódico *La Vanguardia*, una nota que explica a detalle las construcciones que se llevan a cabo en la ciudad de Tapachula, pero aclarando que realizarán trabajos en Huixtla. Respecto a Tapachula explican en gran medida con los siguientes tópicos: drenajes, pavimento, Palacio Municipal, obras que se emprenderán, mercado, hospital y la beneficencia pública, jardín de niños, alameda y agua. En el tópico de drenajes, el informe de la empresa Constructores Mexicanos, S.C. de R.L. dice sobre los trabajos de “Embelllecimiento de la Ciudad de Tapachula”:

Todas las calles que tienen ya concreto, tienen el servicio de drenaje completo, con sus respectivas conexiones a las residencias que ya están funcionando; teniendo sus registros de hierro tanto en los pozos de visita como en las coladeras para aguas fluviales. Los colectores están divididos en secciones con objeto de que tengan la capacidad necesaria y su descarga sea más rápida; hasta ahorita tenemos lista la sección del primer cuadro que cortando por la Calle González Ortega descarga en el río “Coatancito”; el segundo sistema que comprende a la Avenida Obregón y adyacentes descarga paralelo a la vía del Ferrocarril Panamericano hasta encontrar en el mismo río “Coatancito”.<sup>63</sup>

Estas obras, pero sobre todo la del Palacio Municipal inaugurado el 21 de julio, parece haber sido de gran impacto, debido a que para la inauguración el gobernador decidió

---

<sup>63</sup> *La Vanguardia* (8 de junio de 1930) página 5 foja 5/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

tomar una estancia en Tapachula, haciéndolos también partícipes de los festejos de su cumpleaños el 22 del mismo mes.<sup>64</sup> Con esto y ante la supuesta promesa de caminos para Chiapas que había hecho el Presidente de la República Pascual Ortiz Rubio, la editorial del diario *La Vanguardia* recuerda el ofrecimiento aprovechando “las actividades que se están desplegando ya en la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en el Centro y Norte de la República, en cuyas Entidades existen vías férreas”. La editorial señala que era necesaria la ayuda del Gobierno Federal para que avanzara el proyecto de construcción de la carretera Internacional Panamericana, argumentando que otras entidades del país no estaban tan necesitadas como Chiapas que “con excepción de la vía férrea que comunica la Costa, todo el Estado está materialmente incomunicado”.<sup>65</sup>

Sin embargo, de acuerdo con las entrevistas respecto al periodo de 1930 a 1940, los caminos en Soconusco aun no existían y el ferrocarril seguía siendo la única y por lo tanto la mejor opción:

Porque en aquel entonces no había como irse a Tapachula, no había comunicación, esos trenes servían de pasaje para nosotros en aquel entonces, en el mixto nos íbamos a Tapachula o nos íbamos a Mapastepec y en el mixto teníamos que pasar, si queríamos viajaron a la ciudad de México teníamos que agarrar el centroamericano a las cuatro de la tarde para llegar a México los tres días allá, porque, porque lo hacía con tres etapas, resultando la primera parada en Mapastepec, la segunda la

---

<sup>64</sup> *La Vanguardia* (27 de julio de 1930) página no legible foja 29/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/AHC-UNICACH.

<sup>65</sup> *La Vanguardia* (27 de julio de 1930) página no legible foja 31/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/AHC-UNICACH.

hacía en Oaxaca y la tercera era para llegar a la ciudad de México, eran 72 horas que se llevaba el tren para llegar a México, sin embargo fue una, una este, ruta importante, en aquel entonces aquí era un cantón llamado San Antonio Pacayal, esas eran las rutas que nos servían a nosotros para ir a comprar nuestros comestibles a la ciudad de Tapachula.<sup>66</sup>

En 1931 se declara de propiedad nacional el río Huehuetán y sus afluentes, en el estado de Chiapas, por parte del Poder Ejecutivo Federal, la Secretaria de Agricultura y Fomento, y la Dirección de Aguas Tierras y Colonización.<sup>67</sup> En esta declaración federal también se menciona incidentalmente al Ferrocarril Panamericano con la intención de delimitar los alcances del río. Esto deja patente que incluso para la federación, los terrenos cercanos al ferrocarril son de suma importancia por lo que no concedían permisos a cualquiera. Debido a esto es comprensible la creencia de que estos pueblos debían ser los más avanzados, aún si no lo eran o quizá lo eran con relación a muchos otros. Por parte del gobierno estatal se apoyó a Huixtla, municipio que literalmente es seccionado por el ferrocarril, “con \$ 200.00 en diciembre del año pasado, para mejoras materiales, y en septiembre del año en curso con \$ 2000.00 dos mil pesos para la compra de un terreno para ampliar su Palacio Municipal”.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> Raúl Figueroa López 72 años Ejido Álvaro Obregón.

<sup>67</sup> DECLARACION de propiedad nacional del río Huehuetán y sus afluentes, en el Estado de Chiapas, SECRETARIA DE AGRICULTURA Y FOMENTO, Estados Unidos Mexicanos; DOF, 11 de febrero 1931, [citado el 03-03-2021]; Disponible en versión HTML en internet: <http://sidof.segob.gob.mx/notas/4504148>

<sup>68</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1931/ Raymundo Enríquez/ foja 26 página 25/ foja 27 página 26/ foja 32 página 31/ foja 33 página 32/ foja 33 página 34/ fecha

Estas mejoras materiales que se reportan en las memorias, incluían algunas calles representativas para el municipio de Huixtla y tres puentes que serían de suma utilidad. Por su parte, Tapachula obtuvo nuevas cintas de concreto y se repararon las que ya existían, se empedraron y repararon varias calles y se reforzaron las riberas del río Tescuyuapan. Se apoyó al municipio de Acacoyagua con la construcción del edificio escolar y se mantuvo el trabajo de la carretera Huixtla-Motozintla.<sup>69</sup> El último año de Enríquez (1932) se bosquejó un proyecto carretero que muchos años después sería de interés federal, porque permitía conectar a Guatemala con los municipios de Talismán, Cacaohatán y Tuxtla Chico, y de ahí, hacia Tapachula; esto en gran medida prospectaba mejorar el intercambio comercial entre ambos países. Se construyen veintisiete kilómetros de carretera entre Motozintla y San Jerónimo, lo que abona más tramos a la obra Huixtla-Motozintla. Es decir que el medio de transporte y comunicación contribuyó al incremento de nuevas vías de transporte. Nuevamente se hace hincapié en los apoyos que se dieron a Tapachula para mejorar sus obras materiales desde 1929.<sup>70</sup>

Aunque estas obras pueden parecer desconectadas del Panamericano no lo están porque a estos pueblos solo se tenía acceso por ferrocarril y, en caso de recibir visitas de algún alto mando, este llegaría por el mismo medio. Hay que recordar que Soconusco, solo era un foco de atención por las cuestiones agrarias como sugiere Nolan-Ferrell (2010), por lo tanto, fuera de esto, la región no parecía tener mayor importancia. Lo último se ve mejor definido en el periodo de Victórico Grajales, quien partiendo de 1933 reportó muy pocas

---

<sup>69</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1931/ Raymundo Enríquez/ foja 26 página 25/ foja 27 página 26/ foja 32 página 31/ foja 33 página 32/ foja 33 página 34/ fecha

<sup>70</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1932/ Raymundo Enríquez/ foja 33 página 32/ foja 48 página 49/ fecha

obras en Soconusco a diferencia de gobernadores anteriores y posteriores, pero resulta curioso que menciona a estos municipios por lo general cuando están vinculados con obras de comunicaciones. Grajales indicó en 1933 la respuesta del gobierno estatal ante las inundaciones que se produjeron en distintas regiones de Chiapas, incluyendo algunos pueblos de Soconusco. Aquí dejó en claro la importancia del ferrocarril no solo para Soconusco sino también para el estado, en especial porque:

La falta de víveres fue consecuencia inmediata de la catástrofe entre nosotros, pues los mercados no estaban provistos suficientemente de artículos de primera necesidad y esto motivó a que el Ejecutivo solicitará desde luego del Sr. Presidente de la República y de los Ferrocarriles, sus buenos oficios para importar azúcar y cereales de Guatemala C. A., Libres de derechos aduanales. Las inundaciones destruyeron cementeras de grande importancia en los estados de cosecharse y ahogaron sinnúmero de ganados, circunstancias que han afectado considerablemente a la producción agrícola del presente año, en zonas perjudicadas.<sup>71</sup>

En esta cita es importante observar que la mayoría de los productos que aquí se mencionan, incluyendo el ganado, del que solo reporta la muerte, encontraban salida de Chiapas por el Panamericano y las inundaciones que habían conflictuado los caminos de terracería permitieron posicionar otra vez al ferrocarril no solo como un medio de ayuda,

---

<sup>71</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1933/ Victórico Grajales/ fojas 15 y 16/ fecha



sino digno de mención en estas memorias. Aunque el gobernador no lo comenta, el periódico *El Momento*, del 22 de octubre del mismo año publica una nota con el título “Balance de los daños causados por las lluvias”, aquí se explica que algunas personas que viajaron de Tapachula a Motozintla dieron a conocer “el estado lamentable en que se encuentra la línea ferroviaria desde Arriaga hasta Tapachula” además de que los puentes destruidos, “están siendo reparados a toda prisa y que dentro de unos 15 días a lo sumo, se reanudara el tráfico del Pan-Americano”. El 12 de noviembre el mismo periódico publica en primera plana, una nota que dice: “desde el día 5 de los corrientes, quedó restablecido el, tráfico de trenes entre México y Suchiate, habiendo sido muy festejado este acontecimiento en la ciudad de Tapachula”.<sup>72</sup>

En contraste con las citas anteriores, encontramos en las entrevistas testimonios que explican la importancia del Panamericano como el único transporte por el que las personas se podían movilizar para surtir sus canastas básicas o, para trasladarse a otras partes del país.

En aquel entonces no había como irse a Tapachula, no había comunicación, esos trenes servían de pasaje para nosotros en aquel entonces, en el mixto nos íbamos a Tapachula o nos íbamos a Mapastepec y en el mixto teníamos que pasar, si queríamos viajaron a la ciudad de México teníamos que agarrar el Centroamericano a las cuatro de la tarde para llegar a México los tres días allá, porque, porque lo hacía con tres etapas, resultando la primera parada en Mapastepec, la segunda la

---

<sup>72</sup> El Momento octubre 22 de 1933/ foja 3 página 3/ noviembre 12/ foja 9 página 1/Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

hacía en Oaxaca y la tercera era para llegar a la ciudad de México, eran 72 horas que se llevaba el tren para llegar a México, sin embargo fue una, una este, ruta importante, en aquel entonces aquí era un cantón llamado San Antonio Pacayal, esas eran las rutas que nos servían a nosotros para ir a comprar nuestros comestibles a la ciudad de Tapachula.<sup>73</sup>

Vemos en estas entrevistas que a lo largo de la vía férrea y en los pueblos que se encuentran cerca, se replicaba el uso del transporte para surtir suministros:

Sí, yo viajé en el ferrocarril de una estación que se llama el Cahucan en Tapachula pero nosotros no vivíamos exactamente ahí, teníamos que caminar por lo menos unos veinte kilómetros ya sea a pie, a caballo o en carreta o en tractor, había por ejemplo en el rancho el Hato, que está por allá pegado a la barra de Cahoacán, este, allí cada patrón daba un remolque y un tractor para trasladar a la gente que quería ir a comprar el día domingos. Por así decirlo ya salían a las ocho de allá del rancho y llegaban aquí a Cacahoatán a la estación del ferrocarril y allí se quedaba la gente y se embarcaban, esperando que pasara el tren a las once de la mañana [...].<sup>74</sup>

---

<sup>73</sup> Raúl Figueroa López 72 años Ejido Álvaro Obregón.

<sup>74</sup> Roberto Campos de la Rosa 66 años Ejido El Manzano.

Siguiendo a Ricoeur (2004, p. 54) en las citas anteriores notamos una trascendencia que se reduce e incrusta en la función misma del objeto, que en este caso es el ferrocarril. Es decir, el carácter fenomenológico que evoca la nota y el resguardo de estos textos, corresponde a la trascendencia del ferrocarril como recuerdo. Por ejemplo, al instante de la publicación del periódico *El Momento*, han transcurrido más de veinticinco años de la construcción del ferrocarril en Soconusco; sin embargo, se le seguía prestando pleitesía, porque los caminos de terracería eran muy agrestes y, porque seguía representando más que un simple medio de comunicación para la región. Representaba también el interés que la federación, más no el gobierno del estado, ponía sobre Soconusco. En este sentido Grajales reportó en 1934 un gasto aproximado de 30,000 pesos mensuales, en la construcción de la carretera Nogales-Suchiate, en especial del tramo que salía de los límites de Oaxaca hasta Suchiate (pasando por la región Soconusco). Agregó 20,000 pesos mensuales para un ramal hasta la estación de Arriaga, asegurando la importancia de ésta por su conexión con el Panamericano y por “por ser el lugar de carga y descarga para el resto del estado que no está comunicado con el ferrocarril”.<sup>75</sup>

Aunque Arriaga no pertenece a Soconusco, vemos una vez más al ferrocarril como detonante de la construcción de nuevas obras, sin embargo, recordemos que a Grajales estaba interesado en Soconusco, principalmente por las cuestiones agrarias, mientras otros asuntos quedaban fuera de su interés.<sup>76</sup> Respecto a esto queda “sin efecto la concesión que el H. Ayuntamiento de Tapachula, hizo al C. DR. Rafael Pascacio Gamboa, relativa a la construcción del mercado público” y se deja como propósito para el siguiente año atender las necesidades educativas de Tapachula, aunque solo como una posibilidad, por lo que

---

<sup>75</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1934/ Victórico Grajales/ foja 13/ fecha

<sup>76</sup> No le importaban del mismo modo.

dice: “procuraremos fundar escuelas de enseñanza secundaria”. Ese año Grajales menciona muy poco a los pueblos de la región y, algunos asuntos, como el mercado de Tapachula quedan ante el juicio de la Junta Calificadora de Fincas Rústicas. Así, expide unos decretos relacionados con el ramo, que ampliaba algunas partidas del presupuesto de egresos de Tapachula y Huixtla. Finalmente un decreto que aprobaba el proyecto de contrato de apertura de crédito entre el Banco Nacional Hipotecario Urbano y de Obras Públicas y el Ayuntamiento de la ciudad de Tapachula, para la construcción del Mercado Municipal.<sup>77</sup>

Como hemos mencionado, en la historia de Soconusco la cuestión agraria ha sido especialmente significativa y hasta el momento no hay investigaciones que lo vinculen en directo con alguna obra federal de telecomunicaciones y transporte o, con el avance en infraestructura, en los pueblos que conforman esta región. En las entrevistas podemos ver que se hace alusión al ferrocarril, vinculado a las actividades diarias de los habitantes cercanos a la línea férrea. Las estaciones tenían mucha importancia porque eran los lugares donde se recibían provisiones, incluso eran un punto de encuentro, por lo que estar cerca de ellas y en comunicación a través de ellas, tenía no poco valor social. Con la idea antes mencionada del avance en infraestructura que se creía vinculado al ferrocarril, se podía esperar que cualquier gobernador en turno hiciera válida esta acotación. Sin embargo, ya hemos visto que los intereses de Grajales no estaban en la infraestructura de la región, pero sí encontramos rastros de supuestas inversiones realizadas por el sector privado.

En el periódico *CHIAPAS*, de Tapachula, se evidencia una aparente postura a favor de Grajales. En una plana de 1934 la editorial habla de lo que considera, “bondades” laborales del gobernador y en una sección llamada “Acotaciones del momento”, describen a

---

<sup>77</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1934/ Victórico Grajales/ fojas 24, 52, 64 y 66/ fecha

la entonces administración como “Ayuntamientos modelo” por gracia del mismo. No obstante en una noticia sobre la instalación de teléfonos en Tapachula, se advierte que la obra fue introducida gracias a las gestiones de Bruno García Mijares a quien la editorial describe como progresista y filántropo industrial.<sup>78</sup> En otra nota, el mismo periódico publica sobre la introducción del teléfono en Tapachula, sobre la importancia de la obra y el entusiasmo que provoca en la población, porque “dada la amplitud del servicio y la eficacia de este, estaremos perfectamente comunicados, con todas las fuerzas vivas de la comunidad”. Aquí describen que además de los servicios con los que se podrán comunicar como la policía o el médico de la farmacia, “podremos estar en contacto con el Comercio, con la Estación del Ferrocarril, con las Oficinas Públicas” entre otras bondades que observaban al proyecto.<sup>79</sup>

Entonces sí había otras obras que se realizaban, aunque con respecto a estas el ferrocarril no era el único y principal justificante, aun estando presente la falta de caminos y carretas que permitieran la movilidad a las personas o incluso a productos. Así, bajo la promesa de caminos que mejoran las posibilidades económicas del estado en 1935, Grajales sanciona el Decreto 90, que era relativo a que los poblados “que estén situados de la vía del Ferrocarril Panamericano hacia el mar, así como el pueblo de Acapetahua y su fundo legal, pertenecerán al municipio de Acapetahua”. El ferrocarril estaba presente en estas decisiones, por lo que parece evidente que estas se hubieran tomado por la presencia del medio de transporte. Por ejemplo, en la sección de obras públicas el gobernador menciona que se dio apoyo a las juntas encargadas de la construcción de caminos en algunos

---

<sup>78</sup> En el mismo periódico se puede encontrar algunos anuncios publicitarios sobre Bruno García Mijares y su beneficio de café, arroz y otros granos.

<sup>79</sup> El Momento enero 20 de 1934/ foja 1, 3/ enero 27/ foja 9 página 3/Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

municipios: “la Junta Pró Caminos Tapachula-Puerto Madero, a la cual se le proporcionaron 100 palas, 100 picos, 25 carretillas y \$750.00 mensuales, y la de Huixtla-Motozintla, que además de la herramienta, se le ayudó con la cantidad de \$1,500.00”.<sup>80</sup> Estos dos municipios pertenecen a Soconusco y, por los dos, pasaba el Panamericano.

Grajales explicó que el Gobierno Federal y el estatal aportaron cantidades iguales para el proyecto “Carretera Nacional Nogales-Suchiate y su ramal a Arriaga”. Estos últimos proyectos igual mencionaban al Panamericano en el sentido de que se expresaban desde la importancia de los inicios del ferrocarril por lo que importaba conectar a un municipio con una estación o construir un camino paralelo a la línea férrea. Finalmente respecto de Soconusco el gobernador enlista la creación de agrupaciones obreras y campesinas en Pueblo Nuevo Comaltitlán, Huixtla y Tuzantán.<sup>81</sup> De Tuzantán a Huixtla, el ferrocarril adquiere mucha importancia, como sugería el gobernador en el sentido de conectar las dos localidades, aunque esto no es privativo de estos dos municipios, pues durante la década de 1930 era el único medio de transporte en la región Soconusco. La vía del ferrocarril era el camino óptimo para comunicarse, por eso para Tuzantán era de vital importancia pues su distancia de Huixtla es relativamente cerca.

[...]en ese ferrocarril por ejemplo le puedo decir que mi mamá era vendedora del mercado de Huixtla, entonces yo como uno de sus hijos, uno de sus ocho hijos que tuvo mi Madre la ayudábamos a llevar la hoja el texcamote, la yuca, la calabaza, el plátano, el guineo, la iguana, el castigado todo eso se vendía, la gallina, el camote y

---

<sup>80</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1935/ Victórico Grajales/ fojas 3,8,20,24/ fecha

<sup>81</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1935/ Victórico Grajales/ fojas 3,8,20,24/ fecha

todo eso se llevaba a vender al mercado, se llevaba a vender al mercado pero no era un mercado como el de ahorita, me refiero a Huixtla sino que el mercado estaba sobre la vía, sobre la misma vía cuando ya íbamos cabe mencionar que cuando nosotros salíamos de la estación para Huixtla ya venía gente de Huehuetán, venía gente, algunos de Tapachula, normalmente ellos iban de viaje, la de Huehuetán, Chamulapa, venían a vender aquí también, venían y estaban todos sobre la vía.<sup>82</sup>

Para algunas personas de Tuzantán y Soconusco, el ferrocarril representaba más que un transporte, las instalaciones de este servían para que ellos pudieran realizar sus dinámicas de vida diaria, por eso se podía observar el tránsito por estas vías así como los distintos negocios que se realizaban a lo largo de estas.

[...]no tengo ninguna fuente pero me acuerdo que estaban en dónde estaban las iguanas (los vendedores de Tuzantán), era bien escogidas las iguanas y las gallinas y todas, todas se vendían y ya es que, cuando ya iba llegar el tren pues tienen ahí sus paradas el silbato que le llaman, entonces cuando ya venía el tren aquí donde tengo un terrenito como a un kilómetro más o menos, había un silbato que ahí silbaba nada más porque ahí el tren ya sabía que tenía que tocar avisando que ya va a

---

<sup>82</sup> Izael Torres Gutiérrez 55 años Tuzantán.

llegando a la gente entonces aquí pues paraba, tal vez, un minuto así era rapidito, miraba cuánta gente y órale a subir las cosas y moviéndole y jalándole y vámonos.<sup>83</sup>

El periodo de Grajales benefició muy poco a Soconusco, por lo menos en lo que respecta a las cuestiones agrarias. De acuerdo con Nolan-Ferrell (2010) los que más se beneficiaron de su presencia en el poder fueron los finqueros y terratenientes, y aunque no existía una negativa directa al apoyo de las resoluciones de tierras, siempre había atrasos burocráticos. Además, su periodo se caracterizó por los castigos físicos dirigidos a los trabajadores del campo, que se permitían y que permearon la vida de los trabajadores en Soconusco, bajo la premisa de mexicanización. Un dato que pudiera ejemplificar los atrasos burocráticos lo vemos en el Periódico Oficial del Estado de Chiapas del 20 de febrero de 1935, en una resolución en el expediente de dotación de ejidos para habitantes de la Segunda Sección de Cupia en Chiapa de Corzo donde se pedía que indicaran cuales eran las colindancias del lugar y respecto de esas colindancias señalar si era necesario considerar la cercanía con alguna vía del ferrocarril.<sup>84</sup>

Por Chiapa de Corzo no pasa ferrocarril alguno, sin embargo incluso ellos tuvieron que explicarse ante las disposiciones antes citadas, esto nos permite identificar nuevamente la trascendencia de la idea del ferrocarril como un justificante, en este caso de los derechos

---

<sup>83</sup> Izael Torres Gutiérrez 55 años Tuzantán.

<sup>84</sup> Hemeroteca Nacional Digital de México/ Periódico Oficial del Estado de Chiapas/ página 8/ 20 de febrero de 1935/ disponible en:

<http://www.hndm.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558a37c37d1ed64f16ddc86b?intPagina=8&tipo=pagina&palabras=Ferrocarril&anio=1935&mes=02&dia=20>



agrarios y las posibilidades de infraestructura que esto implicaba. En Soconusco, Chiapas, casi todos los municipios se encuentran cerca de la línea férrea, unos más cerca que otros, lo que sin duda pudiera también ayudar a explicar la burocracia que vivieron estos pueblos ante sus derechos de dotación de ejidos. Porque los terrenos cercanos al ferrocarril, incluyendo los que corresponden al derecho de vía, eran importantes para diferentes tipos de negocios como ya vimos con el caso de Eustorgio Cortes y Quevedo en Suchiate. Según Nollan-Ferrell (2010, p. 563) de 1932 a 1936 predominaba el poder unido de finqueros y funcionarios estatales en la región. Grajales nunca estuvo de acuerdo con Cárdenas y le parecía que su afiliación con las clases bajas y la redistribución de la tierra era una política irresponsable. Por esta razón cuando Efraín Gutiérrez gana las elecciones estatales, Grajales se niega a dejar el poder y el Presidente Cárdenas se ve en la necesidad de convocar al ejército nacional para derrocar a Grajales y, con él, a sus aliados. Esto creó un entorno más favorable para los movimientos sindicales emergentes en Soconusco.

### **4.3 Nuevos cauces político-administrativos**

En 1936, Amador Coutiño fue gobernador por ochenta y cuatro días. Las memorias de gobierno que se conservan corresponden a esos días. Entre el derrocamiento de Grajales y el ascenso de Gutiérrez, se perfilaba la situación política en Soconusco, sobre todo bajo el supuesto de imposición de León Marín. El 28 de junio de 1936 se puede leer en el periódico *SOCONUSCO*, “Cruz y León Hacen el Ridículo en Huixtla” la editorial publicó un telegrama firmado por Federico Rincón en el que explicaba que el señor León Marín había llegado a la estación de Huixtla donde únicamente fue recibido por la directiva del comité Pro-León. Según el telegrama, el pueblo en general: “respalda Gran Partido Nacional

Revolucionario y al Candidato Mayorías Ing. Efraín A. Gutiérrez” por lo que se dio una manifestación “inmensa” que recorrió las calles en protesta obligando a León y sus simpatizantes a abandonar el municipio.<sup>85</sup> Una supuesta imposición se venía anunciando desde inicios del año puesto que se sabía que León Marín tenía el apoyo de muchos funcionarios públicos de Soconusco, sin embargo con la presencia de Cárdenas en la presidencia no se dudaba de la victoria de Efraín Gutiérrez.<sup>86</sup>

Así, en 1937 Efraín Gutiérrez ocupó el puesto de gobernador, luego de esto, visitó varias regiones del estado que consideraba importantes. Recorrió Soconusco con la creencia de que se toparía con los pueblos más avanzados de la entidad, por la presencia del ferrocarril en la región, pero descubrió que había pobreza, falta de infraestructura y desorganización.<sup>87</sup> Ante esto y sobre todo por las carencias de estos pueblos, el gobernador decidió realizar acciones orientadas a reorganizar la región social y económicamente. Estos datos que salen de las memorias de gobierno, evidencian una vinculación directa con un supuesto de Ricoeur (2004, p. 133) quien propone que algo trasciende porque se encuentra en la memoria. Por ende, si no se tiene memoria de algo es porque se encuentra en un olvido fundamental, que terminará por aparecer cuando se haga un “desmontonamiento” de las cosas que sí son visibles. Es decir, cuando se haga una selección de los recuerdos que se encuentran por debajo de los que son más inmediatos.

El paso de Gutiérrez en Soconusco fue registrado en el periódico *Redención*, por lo que se sabe que el 19 de febrero del mismo año, estuvo atendiendo a las agrupaciones de obreros y campesinos, en Huixtla, con el objetivo de conocer personalmente sus problemas

---

<sup>85</sup> Soconusco junio 28 de 1936/ foja 1/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

<sup>86</sup> Avanzada Proletaria abril 5 de 1936/ foja 3/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

<sup>87</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1937/ Efraín Gutiérrez/ fojas 6/ fecha

e intentar dar solución inmediata. Por esta visita se organizó una cena y un baile en su honor, al día siguiente se dedicó a “despachar” a un gran número de campesinos. También dejó en claro que buscaría avanzar en la construcción de la carretera Motozintla-Huixtla “para sacar la riqueza de sus productos y aprovechar la vía del ferrocarril”. La misma nota explicaba que de realizarse esta obra, sí se beneficiaría mucho a la región Mariscal, debido a que para ese 1937, solo existían caminos de herradura. El mismo periódico expone una serie de ayudas que el gobernador fue dejando, por ejemplo: dotación de equipo deportivo y lámparas de gasolina para las colonias agrarias y \$1000 para la carretera que unía a la colonia Francisco I. Madero con el municipio y, acordó reactivar la dotación definitiva de ejidos para las colonias que no habían sido beneficiadas.<sup>88</sup>

En el caso de Huixtla, el ferrocarril representaba suma importancia principalmente por la facilidad de transporte, ya que en este también viajaban las mujeres comerciantes conocidas como “bayunqueras”. También se les conocía como canasteras y muchas de ellas viajaban desde Tapachula. Llevaban distintos productos a otros municipios de la región. La falta de carreteras no permitía la interacción efectiva entre el mercado de Huixtla y Motozintla, por lo que seguía siendo más cómodo el comercio con Tapachula que el Ferrocarril Panamericano hacía posible.

Bueno anteriormente yo todavía me acuerdo que el pasaje era baratísimo, era en centavos no era de pesos en ese tiempo que conozco y ya no... era muy pintoresco porque era una máquina muy antigua pues de lo que conozco, y allí ya bajaban las

---

<sup>88</sup> Redención marzo 1 de 1937/ foja 1/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

vendedoras de, de toda la región de aquí de Huixtla... bayunqueras y este allí transportaban el café, porque de toda esta región era cafetalera, el plátano que pues nosotros aquí le decimos guineo, no, pero el banano, la banana que le llaman, todo ahí, y en carretas se transportaba, porque en ese tiempo aquí en Huixtla no había tanta calle buena y se transportaban carretas, venían carretas a entregarlo... [las carreteras] Esas ni existían jajaja, por eso te digo que el tren fue lo más importante aquí, cuando vino el tren... Pues es que toda la familia se transportaba a Tapachula que es el lugar más, más importante, de Huixtla era a Tapachula, era frontera y de ahí tenía uno que viajar, todo él, todo el comercio, todo era por él mismo y el beneficio era por el tren y desgraciadamente pues ahorita no hay.<sup>89</sup>

Ante la importancia latente que por lo menos el gobernador sí veía, con respecto al medio de comunicación y otros asuntos agrarios en la región, el gobierno de Gutiérrez se encargó de generar una organización de trabajadores, obrera y campesina, que permitiera fortalecer su gobierno y favorecer la estabilidad política en el estado. También buscaba ser mediador de las organizaciones comunistas y socialistas, con la intención de tener una mínima base de apoyo que les permitiera enfrentarse a los terratenientes (Reyes, 1992, p. 58). Otras obras del gobernador tuvieron lugar casi de inmediato con su visita a Soconusco, como el apoyo a los pueblos de Suchiate y Escuintla, entregando insumos a las escuelas. Por ferrocarril visitó Pueblo Nuevo Comaltitlán, en febrero 20, y fue recibido en la estación, donde dijo llegar con la misma agenda que en pueblos anteriores, para conocer sus

---

<sup>89</sup> Caralampio Culebro Marín, de 72 años, Huixtla.

problemas y “percatarse de las necesidades del proletariado y de los obstáculos con que tropieza para su mejoramiento económico a efecto de poderles prestar ayuda inmediata” y, luego de unas horas de audiencias partió hacia Acapetahua.<sup>90</sup>

Para mayo del mismo año, Tapachula casi celebraba el proyecto de agua potable que ante el apoyo del gobierno estatal y el ayuntamiento de Bernardo Reyes, conseguía \$405,000.00 en contrato con el Banco Nacional, con lo que el municipio “verá satisfecha una de sus necesidades más urgentes”.<sup>91</sup> Hasta este punto observamos dos cosas, uno, Gutiérrez realmente esperaba ver que estos pueblos fueran los más avanzados del estado pero se equivocó. Dos, de los pueblos que pudo visitar eran los que precisamente tenían acceso al Panamericano, por lo que resulta comprensible, el apoyo a estos pueblos, que serían la cara principal de la obra federal. Esto permite comprender el porqué de los cambios en infraestructura que se dieron en la región Soconusco sobre todo durante su periodo de gobierno. Considerando esto, en 1937 explicó que con respecto a las condiciones higiénicas de vida (agua potable y drenaje) se logró el crédito necesario para varios ayuntamientos, entre ellos el de Tapachula, para los trabajos de entubación y drenaje, mientras que en Huixtla se gestionaron los créditos para la construcción de drenajes.

Entre otras obras que consideró importantes, agregó a su reporte una evidencia fotográfica sobre el Parque Revolución del municipio de Escuintla iniciada por el H. Ayuntamiento de Ramiro Culebro, con cooperación del Gobernador Gutiérrez y la Junta de Mejoras Materiales. Además, agregó una fotografía como evidencia de “nuevas vestiduras

---

<sup>90</sup> Redención marzo 1 de 1937/ foja 2/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

<sup>91</sup> La Pulga mayo 16 de 1937/ foja 1/ Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

antes de salir en cuadrillas a trabajar en la Costa”, entregadas a un grupo indígena.<sup>92</sup> En 1938 el Gobernador Gutiérrez publicó nuevas evidencias de su paso por los pueblos de Soconusco, entre ellas hay una evidencia fotográfica del gobernador sentado en un carro minero, “asistiendo a la entrega de tierras a las colonias de El Manzano, Tapachula”. Además, se construyó la Casa del Agrarista de Tapachula y se dio ayudas económicas a diversos ejidos por un total de \$150,000.00 y, con la intención de no dejar en la región el problema agrario pendiente, mencionó:

[...]los propietarios también ya puedan trabajar tranquilamente los terrenos con plantaciones de café que conforme al Código Agrario se les debe respetar, hubo necesidad de practicar levantamientos topográficos ligados entre sí con una extensión total de 250,000 hectáreas, comprendiendo gran parte de los municipios de Unión Juárez, Tuxtla Chico, Cacahoatán, Tapachula, Mazatán, Huehuetán, Pueblo Nuevo, Acapetahua, Huixtla, Tuzantán y Escuintla; al mismo tiempo se formaron los censos de todos los núcleos de población existentes en la misma zona, incluyendo los peones acasillados.<sup>93</sup>

Con el código agrario de 1934 no solo los pueblos podían solicitar tierras, también los núcleos de población en general, siempre que estuvieran constituidos por veinte o más

---

<sup>92</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1937/ Efraín Gutiérrez/ fojas 23 página 32, foja 39, foja 42/ fecha

<sup>93</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1938/ Efraín Gutiérrez/ fojas 12 página 10/ fecha

individuos. Ante esto, en el ejido El Manzano el ferrocarril fue casi un pilar para el crecimiento del lugar. Como ya vimos, el gobernador Efraín Gutiérrez asistió a El Manzano por medio de las vías que, de no pasar por ahí el Panamericano, no solo no hubieran existido las vías, sino el acceso habría sido muy complicado. En el lugar el gobernador realizó la entrega de tierras y entonces la colonia creció. Quedando en claro que en el ejido no había forma de moverse más que por ferrocarril, de ahí, se avanzaba estación por estación hasta llegar, bien sea, a la frontera con Guatemala o en dado caso a Tapachula.<sup>94</sup>

Aquí en El Manzano pues sólo él, él era, el ferrocarril era el que se dirigía Tapachula [...] En tren, en tren, era el único medio de transporte que había en ese tiempo [...] era puro tren que había, nada más que hacía solamente un recorrido ida y vuelta, subía a las once del día y bajaba las cuatro de la tarde.

Ese mismo año según el gobernador se mejoraron los salarios mínimos para la región, por ser consideradas de mayor desarrollo y movimiento, según una resolución dictada el 29 de diciembre de 1937 con lo que se mejoró para Huixtla y Soconusco: “en la ciudad,— dos pesos cincuentas centavos—; para las zonas plataneras, — un peso sesenta centavos—; para las zonas cafeteras, — un peso treinta centavos—, y para las labores agrícolas en general, — un peso veinte centavos—, en algunas regiones los trabajadores, poniendo en juego los recursos que su mismo Organización les brinda, han logrado obtener

---

<sup>94</sup> Roberto Campos de la Rosa 66 años Ejido El Manzano.

mejores remuneraciones”.<sup>95</sup> En su reporte agrega una fotografía donde, sobre la construcción de un camino de Mapastepec a la estación, que no es municipio de Soconusco, se refuerza la idea de que para Gutiérrez los pueblos por los que pasa el ferrocarril deben ser beneficiados. Aquí dice “entre los trabajos de ingeniería que merecen mencionarse y que en materia de comunicación realizó la Dirección General de Comunicaciones y Obras Públicas del gobierno del estado, figuran”, localización y trazo carretera Huehuetán-Eden, igual para Mazatán-Álvaro Obregón entre otros.<sup>96</sup>

El ejido Álvaro Obregón es un ejido completamente atravesado por las vías del ferrocarril. Desde el punto de la estación, hacia la costa era el camino que se intentaba mejorar o construir para llegar hasta el municipio de Mazatán.

Esta estación se llama 22 de mayo, era una parada comunista<sup>97</sup> para viajar y cargar lo que tenía uno, era muy importante de esa, esos dos trenes y a pesar de los años que vivimos...ya cuando hubo comunicación de la sociedad cooperativa Mazatán, empezaban a correr dos, dos, dos autobuses que les decían las tocalecas, hacían dos viajes cada unidad, de Mazatán a Tapachula y de nuevo al Cantón Pacayal, era una ropa muy importante, para esta tierra nacionales porque, porque no había otra forma de como viajar, está en la historia que relató con toda claridad y sinceridad, hoy, ya

---

<sup>95</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1938/ Efraín Gutiérrez/ foja 12 página 10, foja 13 página 12, foja 16, foja 17 página 13/ fecha

<sup>96</sup> *Ibíd.*

En Huehuetán literalmente, los pobladores crearon el poblado de “Huehuetán Estación” al otro lado de la Carretera Panamericana. Álvaro Obregón es seccionado por la línea ferroviaria del Panamericano, y queda cerca de Mazatán, por lo que esta obra debió ser de vital importancia para el pueblo mazateco ya que permitía mantener comunicado al pueblo. Para ir a Mazatán primero debes pasar por Álvaro Obregón.

<sup>97</sup> El entrevistado usa esta palabra, intentando decir que la estación era un aparada muy concurrida por la comunidad, en gran medida, un lugar para socializar.



no existen tren de pasaje... — No había otro camino, era la única vía de comunicación a Tapachula, porque anteriormente antes que existiera el ferrocarril, teníamos que salir de aquí a las cuatro de la mañana y teníamos que regresar a las tres de la tarde a pie.<sup>98</sup>

El mismo año iniciaron los trabajos para el agua potable de Tapachula y se invirtió \$9,000.00 para el agua potable de Cacahoatán, y se creó un centro de asistencia social infantil en Tapachula.<sup>99</sup> En 1939 se mantuvo la labor agraria principalmente en Soconusco y se reportó la entrega “formal y solemne, en el Pueblo de Cacahoatán, de las mejores tierras cafeteras de la Región del Soconusco”.<sup>100</sup> Respecto al asunto agrega una fotografía en su reporte, de la entrega de tierras a más de 2000 campesinos. Estabilizó el salario mínimo de la zona platanera de Soconusco, firmó un convenio para reducir la jornada de trabajo, agregando 10 días de vacaciones anuales, en zonas cafeteras de la región. Al estado reportó una inversión de \$210,000.00 en la construcción de “importantes trabajos de carreteras y caminos vecinales en todo el estado, entre los cuales” menciona la carretera Tapachula-Puerto Madero, además de cooperaciones mensuales a las Juntas de Mejoras

---

<sup>98</sup> Raúl Figueroa López 72 años Ejido Álvaro Obregón.

<sup>99</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1938/ Efraín Gutiérrez/ foja 18 página 14, foja 28 página 20/ fecha

<sup>100</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1939/ Efraín Gutiérrez/ foja 7 página 8, foja 13 página 12, foja 16, foja 17 página 13/ fecha

Es importante mencionar que Gutiérrez indica que las tierras antes, no se habían tocado, bajo la premisa de que hacerlo, dejaría en bancarrota la economía del estado.

Materiales de Tapachula, Huixtla, Suchiate, Cacahoatán, Mazatán, Tuxtla Chico y Escuintla para obras materiales diversas.<sup>101</sup>

Finalmente, en 1940 da una explicación inicial de las cuestiones de atraso en Soconusco, aludiendo como causa, principalmente, a la política agraria sustentada por gobiernos anteriores al suyo. Durante ese año se puso atención a la instrucción militar de Tapachula y Huixtla, “para ponerlos a la altura de las organizaciones de otras partes del País, reafirmando su espíritu de lucha” y, en Tapachula se crea como órgano de la Federación del Soconusco, el semanario obrero Alba Roja, casi a la par de una biblioteca para obreros y la entrega de una imprenta equipada al Sindicato de Artes Gráficas de Tapachula, además de brigadas sanitarias.<sup>102</sup> Se donó al Sindicato de Tortilleras de Huixtla un molino de nixtamal y “las puso en condiciones de explotarlo para su propio beneficio económico”. Se crearon jardines de niños con la colaboración de presidentes municipales de Cacahoatán, Tuxtla Chico y Huixtla y respecto a la Carretera Internacional, “el Gobierno del Estado ha presentado su modesta colaboración en esta obra que realiza la Federación” quedando totalmente terminado el tramo Tapachula-Talismán.<sup>103</sup>

En este punto observamos una aprehensión a un objeto temporal que en nuestro caso es el ferrocarril, que además de llevar una trascendencia ante el tiempo, también reprodujo un significado, que se encuentra cargado de sentido, porque si bien los pueblos no crecieron como en otros estados donde pasa el ferrocarril, si fue este medio el que les permitió

---

<sup>101</sup> AHC/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1939/ Efraín Gutiérrez/ foja 7 página 8, foja 8, foja 12 página 10, foja 21 página 30, foja 31 página 22/ fecha

<sup>102</sup> El periódico Soconusco Página 4 explica el 15 de junio que el presidente municipal de Tapachula, Efraín Lazos por gestiones oficiales consiguió el material para terminar de equipar el parque infantil que se había construido frente a la estación del Panamericano, justo al lado de otro parque, llamado Sarabia. Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa/ AHC-UNICACH.

<sup>103</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1940/ Efraín Gutiérrez/ fojas 2,4,7,10/ fecha: entre el 1 y 26 de diciembre

comunicarse con autoridades estatales y nacionales. Esto es independiente de las posturas personales de cada gobernador, pero el caso de Gutiérrez como explica Ricoeur (2004, pp. 52-53) deja ver una expresión dual entre recuerdo inmediato o retención y recuerdo secundario o reproducción. Si bien no hay reportes donde textualmente se diga que a esos poblados se les apoyó por la presencia misma del ferrocarril, dejó entredicho que esa era la principal razón. Este gobernador es un exponente claro de la trascendencia de la idea del ferrocarril como motor de crecimiento para los pueblos; sin embargo, el Panamericano se construyó muchos años antes de su periodo, por eso queda claro que adquirió en algún momento esta postura.

Probablemente esta postura del gobernador Gutiérrez, respecto del ferrocarril, se dio debido al conocimiento que tenía de lo ocurrido en otros estados con relación al paso de este medio de comunicación y transporte. Según Álvarez Simán (1996, p. 146) el sistema ferrocarrilero de la costa se construyó por estrategia, sobre todo en puntos de carga para diversos productos, por eso desde la década de 1930 se comenzó a requerir cada vez menos mulas para transportar la producción regional de café, hasta la década de 1960 en que se termina la construcción de la carretera Panamericana. De ser así, esta aseveración no hace más que reforzar la idea, además de conferir una justificación a las construcciones o a la resolución de conflictos como por gracia de la existencia de una obra federal en el territorio.

#### **4.3.1 Chiapas: la satisfacción que su espíritu anhela**

Fuera de la agenda política que implicaba la correcta aplicación de las leyes agrarias en el estado, durante el periodo de Gutiérrez se apoyó a los pueblos de Soconusco, no solo en lo

agrario, sino mejorando en gran medida su infraestructura, lo que dejaba implícito que estos pueblos, partiendo de este momento, si no serían los más avanzados del estado, por lo menos ya no estarían tan atrasados. En 1941 llegó al poder Rafael Pascacio Gamboa y se topó con un fenómeno meteorológico que paralizó la línea del Panamericano sobre todo en los pueblos de Soconusco, por lo que la hacienda pública registró un fuerte descenso en sus ingresos. Es probable que este asunto, además de los problemas de impuestos que implicaba, motivó al gobernador a mantener en comunicación principalmente a los pueblos por donde pasaba el ferrocarril por lo que se construyeron líneas telefónicas. Así, Huehuetán quedó comunicado con la estación del ferrocarril. En su reporte aparecen municipios que anteriormente se mencionaban muy poco, como Pueblo Nuevo Comaltitlán donde “se cooperó con la suma de \$ 7,000. 00” para construir el mercado público.<sup>104</sup>

Gamboa reportó una cooperación para la construcción de un edificio escolar y las escuelas Manuel Rea y Cuauhtémoc en Huixtla, así como para el edificio municipal, escuela federal y kínder de Escuintla, asimismo se continuó el camino de herradura existente para comunicar Huixtla-Motozintla. Entre otras cooperaciones el rastro municipal de Acapetahua, obtuvo para entubar el agua potable de la colonia Carrillo Puerto, para reparar la escuela Leona Vicario y para la adquisición de herramientas para la construcción del ramal de carretera a Cacahoatán.<sup>105</sup> Se construyó por cuenta del gobierno el edificio escolar de la colonia Jesús en Suchiate, y como el gobernador puso especial atención en el turismo, se fomentaron las actividades e investigaciones del Museo Regional de Chiapas, dependiente del Instituto de Antropología e Historia, en la zona arqueológica de Tapachula.

---

<sup>104</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1941/ Rafael Pascacio Gamboa/ fojas 11 página, foja 13 página 9, foja 18 página 14/ fecha:

<sup>105</sup> Se refiere a un ramal de la Carretera Panamericana, el tramo que correspondía de Suchiate a Arriaga.

Se celebraron exposiciones ganaderas y agrícolas en varios municipios, pero en lo que respecta a Soconusco únicamente en Huixtla se puso nuevamente atención a los asuntos de la región,<sup>106</sup> en su caso con la intención de identificar la nacionalidad de los favorecidos en la dotación de tierras que, de acuerdo con lo que señala la nota, causó perjuicio a los ejidatarios nacionales durante el periodo de Gutiérrez.<sup>107</sup>

En 1942 Gamboa sancionó los decretos que elevaban a segunda categoría a los municipios de Tuzantán, Mazatán y Suchiate, así como los que elevaban a agencia municipal a los poblados de Acapetahua y Xochiltepec. Por convenio de cooperación con el Departamento de Salubridad Pública se dotó del servicio de agua potable a varios municipios del estado, pero se dejaron en proyecto, Acapetahua, Escuintla y pueblo Nuevo Comaltitlán, igual se dejó en proyecto un centro escolar y un hospital para Tapachula. En Huehuetán se construyó el mercado público y se reparó la escuela federal, además se mejoraron calles y el puente sobre el río San Jacinto, por su parte, en Cacahoatán se mejoraron caminos, calles, el parque público y se reparó la escuela federal. Pueblo Nuevo Comaltitlán contó con mejoras en edificios escolares, el parque central empedrado de calles y caminos. En Escuintla se “reparó el edificio del[sic] Escuela Federal “Benito Juárez”: construyó y terminó el Palacio Municipal; el Parque Público; reparó la carretera que une a Escuintla con Acapetahua”, quedando como promesa para fin de año el mercado público y el rastro.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1941/ Rafael Pascacio Gamboa/ síntesis/ fojas 26, 55, 64, 66, 69/ fecha:

<sup>107</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1941/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 18 página 14, foja 23 página 19, foja 24 página 20, foja 25 página 21, foja 30 página 26, foja 33 página 29, foja 37 página 33, foja 40 página 35, foja 42 página 37/ fecha:

<sup>108</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1942/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 9 página 5, foja 17 página 13, foja 22 página 18, foja 23 página 19/ fecha:

De los últimos pueblos de Soconusco que fueron beneficiados por el gobierno estatal ese año están Tapachula con la construcción de drenajes “en la 6ª. Avenida Sur en toda su longitud y continúa el mismo trabajo en la 8ª. Avenida; reparó totalmente el drenaje de la 11ª. Calle Poniente y a empedrado algunas calles”. Además, se construyó la escuela Ernesto Mondragón, reconstruyó el parque central, y con un importe de \$12,000.00 se trabajó el edificio para la escuela de la colonia 16 de Septiembre. Por otra parte, Huixtla inició la construcción de su rastro que se anunciaba como el mejor del estado con un costo de más de \$50,000.00, se construyeron más salones para la escuela Manuel Rea y para la escuela federal Cuauhtémoc, se amplió el palacio municipal y mejoraron el empedrado de calles. En Tuxtla Chico iniciaron obras del mercado público y, “por cuenta del H. Ayuntamiento se hicieron mejoras en las calles, Parque Central y reparaciones al edificio Municipal”. Finalmente en Tuzantán el “Ayuntamiento y la Junta de Mejoras dieron principio la construcción del Parque, y además se efectuaron reparaciones en las calles”.<sup>109</sup>

Llegado este punto es posible que una pregunta sea ¿estas inversiones realizadas en los pueblos de Soconusco tienen algo que ver con el Panamericano? Aunque en ningún registro escrito, el gobernador explica directamente que dichos cambios se hicieron por presencia del ferrocarril, éste sigue siendo hasta este momento el medio de comunicación único y óptimo para movilizarse. Esto es importante porque la única forma de llegar a otros municipios de Soconusco, que tenía, aun en este momento, el entonces gobernador, era por la vía férrea. En 1942 publicó una síntesis de su administración de 1941 con evidencias fotográficas, donde además agregó que en Soconusco se construyó el mercado público de Pueblo Nuevo Comaltitlán y evidencias de la exposición agrícola de Huixtla. Con la

---

<sup>109</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1942/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 23 página 20, foja 25 página 21/ fecha:

intención de llamar al turismo hace una descripción del estado en la que, en gran medida, explica que el Panamericano mantiene comunicado a Chiapas con la República.<sup>110</sup>

En el texto reeditado el gobernador Gamboa explica las obras que comunican a México con Guatemala, como el puente Talismán, la carretera Tapachula-Talismán y, finalmente describe como atractivos turísticos de Soconusco a Tapachula, Puerto Madero y Huixtla, no sin mencionar al Panamericano y a la aún muy joven Carretera Panamericana.<sup>111</sup> Viajar desde casi la mitad del estado hasta Tapachula, se seguía haciendo por ferrocarril. Para llegar al puente de Talismán y pasar a Guatemala, era muy necesario abordar el ferrocarril desde Arriaga hasta Tapachula, donde ya se podía pasar por carretera desde este municipio al país vecino (Stephens , 1948, p. 23). Llama la atención que el gobernador cierra la publicación reeditada, con las siguientes palabras: “Para el hombre de empresa, para el turista ávido de emociones, de paisajes nuevos, Chiapas tiene perspectivas dignas de ser aprovechadas. Queda usted invitado para visitarle, seguro de que encontrará la satisfacción que su espíritu anhela”.

Gamboa estaba muy interesado en aprovechar las regiones más productivas del estado y en dar la mejor cara de éstas, por esa razón en 1943 se vieron varias mejoras en Soconusco. Se construyeron en todo el estado varios edificios escolares “siendo de más importancia los que se construyen en Tapachula, Cacahoatán, Tuxtla Chico”... En esta lista va incluido Huixtla. Además se ampliaron los drenajes de Tapachula y se iniciaron los planos para drenajes de Huixtla. Se procuró el servicio de agua potable para Tapachula, Escuintla y Acapetahua y se reportó la intención de construir un hospital en Tapachula y

---

<sup>110</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1941/ Rafael Pascacio Gamboa/ síntesis/ fojas 26, 55, 64, 66, 69/

<sup>111</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1941/ Rafael Pascacio Gamboa/ síntesis/ fojas 26, 55, 64, 66, 69/

tras una plaga de langosta “El Gobierno concedió su aval ante el Banco Nacional de Crédito Ejidal, para que se organizara el mayor número de sociedades de crédito ejidal” y “ha procurado porque el Banco de Crédito Agrícola aumente sus acciones crediticias en el Estado” con lo que benefició a las zonas cacaoteras de Soconusco. Se hizo una donación de varios insumos a obreros y campesinos y se construyeron edificios para las Federaciones de Trabajadores incluyendo en esto a Tapachula y dejando en construcción la de Huixtla.<sup>112</sup>

Como ya hemos repetido anteriormente las carreteras no existían, al menos no como las conocemos actualmente y, si había caminos, estos eran de condición precaria y por lo tanto de difícil acceso. La línea del ferrocarril pasa aun dividiendo al pueblo de Huixtla en dos y, justo en lo que sería la zona centro, se encuentran, fácilmente, de cuatro a seis cuadras cubiertas por lo que llaman el mercado central. Ante esta realidad, uno de los testimonios recogidos en esa ciudad confiere al ferrocarril un valor que puede ir más allá de ser o haber sido un útil medio de comunicación y transporte.

Tuvo un auge, cultural se puede decir porque vinieron muchas personas adscritas de gran capacidad y ellos vinieron de otros municipios, entonces de inicio entró y llegó a unos pasos de nuestra cultura desarrollada, por la visita de esas personas que vinieron a vivir aquí a Huixtla entonces, a Huixtla se le conoce como la cuna de las aves de paso.<sup>113</sup>

---

<sup>112</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1943/ Rafael Pascacio Gamboa/ fojas 13, 15, 18, 19, foja 23 página 24, foja 26 página 27/ fecha:

<sup>113</sup> Dagoberto de Aquino Girón 74 años Huixtla.



El ferrocarril tuvo un impacto más allá de lo que fue su operación como medio de comunicación y transporte, esto también implicó un cierto enriquecimiento en términos culturales porque favoreció la migración de personas con otra cultura, a las localidades por las que transitaba.

Ante estos datos, buscamos indicios de la idea del ferrocarril como justificante e impulsor de infraestructura en Soconusco y, observamos que el gobernador Gamboa no solo usaría esta justificación para nuestra región de estudio. En sus memorias explica que Simojovel pertenece a una región altamente productiva por lo que se construyeron caminos “de este lugar hasta la estación de Arriaga” para movilizar distintos productos.<sup>114</sup> En Tapachula planeaban realizar la ampliación de un parque infantil, por este motivo el 22 de octubre el presidente municipal Belisario Vila Constantino envió un comunicado al administrador de rentas de la ciudad. Ordenó se informara el valor catastral de los terrenos del señor Benigno Carriles, que estaba contiguo al parque infantil frente a la estación.<sup>115</sup> Al día siguiente Manuel J. Borges, administrador de rentas, respondió respecto al oficio que “habiéndose verificado una búsqueda en los Catastros de esta Oficina, no se encontró ningún bien registrado a nombre del C. CARRILES”.<sup>116</sup> Por esta razón el 3 de diciembre del mismo año el presidente municipal, envió un telegrama al gobernador diciendo:

---

<sup>114</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1943/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 29 página 30/ fecha

<sup>115</sup> Archivo Histórico Municipal de Tapachula (en adelante AHMT)/ Presidencia Municipal/ Caja 3/ 1921-1949/ Carpeta 23/ I/ E 6797/ 22 octubre 1943.

<sup>116</sup> AHMT/ Presidencia Municipal/ Caja 3/ 1921-1949/ Carpeta 23/ Catastros y causantes/ núm. 2217/ ref. IX-43/ 23 octubre 1943.

“Suplícole ordenar expedición Decreto de expropiación terrenos Benigno Carriles y Carmen Vázquez de Reyes para ampliación parque infantil”.<sup>117</sup>

Gamboa estaba interesado en las obras de los pueblos de Soconusco, aunque, como ya se dijo antes, es probable que esto se deba al hecho de que pretendía dar la mejor cara de Chiapas o también pretendía aprovechar las ventajas que ofrecía el paso del Panamericano. 1943 continuó con obras en los pueblos de la región, \$25,000.00 para un edificio escolar, \$3,014.00 para reparar calles y el camino con la carretera internacional y, \$3,308.00 para el edificio municipal en Cacahoatán. \$21,000.00 costo total del mercado público de Pueblo Nuevo Comaltitlán, \$600.00 para empedrado de calles principales de la población y además se reparó el edificio del Palacio Municipal y de la Escuela Urbana Federal. En Escuintla \$2,600.00 en obras como reparación carretera Escuintla-Acapetahua, reparación mercado público, palacio municipal y rastro. En Tapachula \$46,000.00 para la escuela Teodomiro Palacios, además del apoyo para la construcción del edificio de la Federación de Trabajadores del Soconusco. Construcción de drenajes, con la promesa de pavimentación de calles, un nuevo mercado y una nueva escuela. En Huixtla la aportación de \$3,000.00 para la escuela Manuel Rea y \$500.00 mensuales por un año para la escuela Cuauhtémoc, además se compró un terreno para el mercado público y se arreglaron calles entre otras obras.<sup>118</sup>

Al igual que las obras realizadas en los pueblos cercanos al ferrocarril, en la región se apoyó a los pueblos que directamente estaban vinculados con la producción de café que, a su vez, también se comercializaba aprovechando la presencia del Panamericano, por eso

---

<sup>117</sup> AHMT/ Presidencia Municipal/ Caja 3/ 1921-1949/ Carpeta 23/ Telegrama Ordinario/ 3 diciembre 1943.

<sup>118</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1943/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 35 página 36, foja 36 página 37, foja 37 página 38/ fecha

aquí podemos encontrar, información sobre las inversiones y apoyos que se prestaron a estos pueblos. En general estos pueblos de los que hablamos serían, Cacahoatán, Tuxtla Chico y los que se encuentran más cerca del Volcán Tacaná. Resalta también el apoyo a pueblos donde había estaciones del ferrocarril, como Acapetahua, Acacoyahua, escuintla y Villa Comaltitlán (Pueblo Nuevo Comaltitlán). Considerando esto, durante ese año en Tuxtla Chico se proyectó la construcción de una escuela valuada en \$35,000.00, en Acapetahua se aportaron \$12,000.00 para la construcción del palacio municipal, además se trabajó en el alumbrado público y se construyó una cancha de basquetbol con costo de \$800.00.<sup>119</sup> Este Gamboa hizo una invitación, “Los hombres de empresa tienen oportunidad de inversión”.<sup>120</sup>

El último año de su periodo, 1944, Gamboa fue más concreto con las obras realizadas en Soconusco. Primero, sancionó ciento tres decretos, de los que indica solo mencionó los que él consideró importantes, como el Decreto 6 que facilitaba un préstamo de trescientos mil pesos al ayuntamiento de Tapachula por parte del Banco Nacional de Crédito Hipotecario y Obras Públicas, “Por ser de urgente necesidad las obras de saneamiento y pavimentación en la Ciudad”. Explica que la Hacienda Pública pasó por periodos difíciles principalmente por inundaciones en diversas zonas del estado que “como consecuencia de las enormes pérdidas y la suspensión por muchos días del tránsito los ferrocarriles y carreteras los causantes dejaron de pagar muy fuertes sumas por concepto de

---

<sup>119</sup> Esta memoria también tiene una síntesis que incluye las evidencias fotográficas de todas las obras a las que hacemos mención.

<sup>120</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1943/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 38 página 39, foja 39 página 40, foja 48/ fecha

impuestos”.<sup>121</sup> Observamos que la importancia económica del ferrocarril quedó resguardada en las memorias del Panamericano que aquí se han recuperado y analizado.

Ese año también se construyeron y repararon escuelas, en la lista aparecen: Tapachula, Tuxtla Chico, Metapa, Mazatán, Huixtla con dos centros y Escuintla. En lo que respecta a comunicaciones y obras públicas, menciona que su interés era unir las principales zonas y poblaciones con la Carretera Panamericana y con el ferrocarril, “aun cuando sea inicialmente por medio de terracerías que permitan el tráfico de automóviles en los periodos de sequías”. Considerando esto, reportó obras públicas que se hicieron en distintos municipios, pero varios de estos corresponden a Soconusco, por ejemplo. En Tapachula explica que la escuela Teodomiro Palacios costó \$72,599.70 y se gastó \$ 51,575.00 en la construcción del edificio de la Federación Regional Obrera del Soconusco. Además, se realizaron otras obras en colaboración con el ayuntamiento, como el jardín de niños Carmen de Acebo con un costo aproximado de \$50,000. 00 y donó para la escuela Ignacio Zaragoza \$12,000.00. Además se invirtió \$70,787.09 para la construcción de 5726 metros de drenaje, con un costo de \$348,156.08 pavimentó calles y El ayuntamiento invirtió la suma de \$18,783.09 para reparación y conservación de calles, mejoras de edificios públicos y caminos vecinales.<sup>122</sup>

En Huixtla hasta este año se invirtió \$50,13 19.00 en dos escuelas y aportó \$15,000.00 para concluir la construcción del mercado y se donó a la Federación Regional de Trabajadores un local con costo de \$10,000.00. En Tuxtla Chico se construyó una escuela que costó \$55,000.00. En Acapetahua de \$45,250.00, que costó el palacio

---

<sup>121</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1944/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja 6, foja 9/ fecha

<sup>122</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1944/ Rafael Pascacio Gamboa/ foja s 14, 17, 18, 24 y 25/ fecha

municipal, el Gobierno del Estado aportó \$17,000.00. En Huehuetán aportó \$500.00 y el Ayuntamiento invirtió la suma de \$2,773.05 para el rastro público y reparación de caminos vecinales. En Escuintla el municipio aportó \$1,000.00 para el edificio escolar y en cooperación con la “Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública, se ha invertido la suma de \$98,000.00” para la introducción de agua potable. En Mazatán para la construcción de una escuela “con costo de \$23,413.00 el Gobierno del Estado aportó la suma de \$5,500.” Finalmente en Metapa “se construyó un edificio escolar con costo de \$20,000.00.”<sup>123</sup>

Si el ferrocarril era o no un motor de crecimiento, quienes vivieron sus juventudes durante esta década sí pudieron presenciar bastantes cambios que fueron muy importantes como la introducción de un sistema de agua potable, que se advierte que ocurre al mismo tiempo en otras regiones de México como en Ciudad Obregón, Sonora, (Sánchez, 2020). Estos cambios se resguardaron en las memorias al paso del tiempo, pues, a los pobladores, les parecieron muy significativos.

Bueno, fue de mucha importancia porque se desarrollaron movilizaciones como el crecimiento de la ciudad, sus edificios, y muchas cosas que ahorita pues ya da tristeza, ya no ver a un ferrocarril, esos vagones llenos de personas que pasaban desde Tapachula, hasta Arriaga, a Veracruz y pues era la vía terrestre por la cual nosotros tuvimos la dicha de ver y conocer esa cuna del desarrollo de nuestro pueblo”... “el beneficio que se obtuvo fue porque a las fincas cafetaleras de esos tiempos, venían indígenas a la tapisca de café, por ejemplo los que venían de San

---

<sup>123</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1944/ Rafael Pascacio Gamboa/ fojas 25, 26, 27 y 28/ fecha

Cristóbal de las casas, algunos que venían de Guatemala, el fute por el que se transportaba que se llamaba (inaudible por la lluvia), también el tabaco, el cultivo del tabaco y muchas cosas porque también en la vía del ferrocarril se transportaba el ganado.<sup>124</sup>

Por último, en 1945 inicia el periodo de gobierno de Juan M. Esponda, quien también aprovecha para hablar sobre los problemas meteorológicos que aquejaban a Soconusco, principalmente a Tapachula, Huixtla y Acapetahua. Esto es muy importante porque sigue en la línea ideológica de Gamboa que reconoce que la región es importante porque estos fenómenos de la naturaleza cerraban paso, principalmente al Panamericano, lo que terminaba por conflictuar la recaudación de impuestos. Esto toma mayor fuerza, cuando Esponda reporta que era muy necesario comunicar al estado, “para facilitar la explotación y adecuado desarrollo de nuestras grandes extensiones de tierras laborales, cuya variedad y excelencia de productos han de enriquecer nuestra economía en un futuro no lejano”. En esta misma sección escribe que es indispensable que estos caminos comuniquen a los centros de producción con los lugares de consumo y distribución, construyendo una red que los comunique con “la carretera Cristóbal Colón que está por concluir, el Ferrocarril Panamericano y el del sureste que tocará una gran extensión del Norte de nuestra propia Entidad”.<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> Dagoberto de Aquino Girón 74 años Huixtla.

<sup>125</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1945/ Juan M. Esponda/ Foja 18 página 16 Foja 19 página 17/ fecha

En contraste con lo anterior, selecciona a Tapachula (entre otras ciudades) como beneficiaria de un subsidio federal que le permita construir edificaciones, con lo que se inició un edificio escolar en Tapachula y se creó una escuela en Tuxtla Chico. Siguiendo el mismo plan, se crearon bibliotecas municipales en varias partes del estado, mientras en Soconusco solamente Huixtla, Cacahoatán, Tapachula, Acapetahua, Escuintla y Suchiate, además de la Federación de Trabajadores de Tapachula y Colonias Agrarias “Iturbide” de Cacahoatán. Durante el siguiente año tenía planeado seguir con este tipo de construcciones en Tapachula y Huixtla. Las obras públicas reportaron la conclusión de albañilería y carpintería de las Escuelas “Manuel Rea” y “Cuauhtémoc” en Huixtla además de apoyos al municipio para la construcción de la cárcel y un teatro al aire libre. En Pueblo Nuevo Comaltitlán se dio un subsidio para arreglar el parque central y en Acapetahua se inició la construcción de la escuela federal con una inversión de \$13,565.65 y se facilitó un subsidio para terminar la escuela de la colonia Jiquilpan y otro para terminar puertas y ventanas de la colonia Colombia.<sup>126</sup>

En el párrafo anterior se advierte que se construyeron edificios para organizaciones sociales, en particular, para las que guardaban relación con las cuestiones agrarias. Ante esto, en Huixtla la presencia del ferrocarril permitía generar distintas interacciones y es lógico pensar que esto sucediera en otros municipios que tenían directamente contacto con el ferrocarril, por sus vías o bien porque había una estación. Eso le daba dinamismo a las cercanías, del medio de comunicación además que era uno de los puntos de acceso a

---

<sup>126</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1945/ Juan M. Esponda/ foja 24 página 22, foja 29 página 27, foja 33 página 31, foja 34 página 32, foja 36 página 34, foja 60 página 58, foja 61 página 59/ fecha en la misma sección se describe la construcción de una calzada hacia la estación de Mapastepec, y aunque no forma parte del Soconusco si es importante mencionar que esta construcción la describe como de vital importancia, lo que hace pensar que mantiene la idea del ferrocarril como impulsor de avance.

distintos insumos, entre otras cosas, por ferrocarril se realizaban las visitas de los distintos gobernadores. Las ayudas y los apoyos llegaban y sin duda lo hacían por ferrocarril.

Bueno, era muy bonito, muy alegres porque veíamos a personas que vivían alrededor de nuestro municipio por ejemplo de Huehuetán, de Tuzantán y venían personas que traían parte de sus ventas que ellos hacían pues, eee la verdura fresquecita que traían y entonces la vía del ferrocarril era un movimiento único porque se concentraban personas que viajaban y traían sus ventas y como en ese entonces el pasaje era económico.<sup>127</sup>

Finalmente, en Escuintla, por motivo de las inundaciones, el gobierno de Esponda aportó \$10,819.31 para la construcción de un muro de 87 metros en la ribera del río Chalaca. En Cacahoatán con motivo del servicio de drenaje y empedrados se dio un subsidio de \$23,500.00 y tres subsidios más, \$2,000.00 para la construcción del rastro municipal, \$4,433.00 para acondicionamiento de la carretera Cacahoatán-Talismán y \$2,000.00 para materiales y otras obras públicas. Se interesó en servicios públicos de agua y pavimentación de Tapachula aun con un adeudo del ayuntamiento que ascendía a \$752,163.60, aportó \$46,000.00 para resolver el problema de agua. En lo que respecta a pavimentación, el estado aportó como cooperación \$67,000.00 para varios metros que incluían la 2ª avenida sur y de la 4ª avenida sur, acercándose en total a \$113,000.00 por todas las obras. En Unión Juárez dio un subsidio de \$2,230.00 para la construcción del

---

<sup>127</sup> Dagoberto de Aquino Girón 74 años Huixtla.



mercado público y finalmente en labor social, cooperó para la construcción del edificio del Sindicato de Cargadores y Estibadores de Tapachula.<sup>128</sup>

El periodo de 1937 a 1945 ofrecía nuevas posturas administrativas y políticas para el estado y para Soconusco, esto también se dio en cierta medida gracias a la presencia federal durante algunas situaciones de interés público. Respecto a los cambios en infraestructura, se puede notar cada vez más interés en municipios que pertenecen a Soconusco y se menciona algunos que antes no aparecían en estas memorias. Ya en la década de 1940 se está empezando a construir una vía de comunicación que terminaría por reemplazar al Panamericano, bajo el nombre de Carretera Panamericana. Esta carretera se perfilaría en las siguientes décadas como un proyecto federal de mayor importancia que permitiría una mejor y, más funcional vía de comunicación ante las necesidades de la región y el estado. Hacia la década de 1960 la Panamericana reemplaza completamente al panamericano y la operación de éste comienza a cesar.

#### **4.4 Conclusión**

El Ferrocarril Panamericano en Chiapas y sobre todo en Soconusco, encontró una sutil trascendencia en las memorias de gobierno del periodo 1930-1945 y, como pudimos observar en algunas notas, también mantuvo presencia en el colectivo. Al paso de más de treinta años trascendió la idea de que el ferrocarril era un impulsor de avance y que las ciudades por las que pasaba debían tener por lo menos una buena imagen. Esto sumado a las posturas personales de cada gobernador permitió a los pueblos de la región obtener por lo menos beneficios en infraestructura, pero queda claro que a diferencia de otros lugares,

---

<sup>128</sup> AHC-UNICACH/Memorias de Gobierno Siglo XX/ 1945/ Juan M. Esponda/ foja 61 página 59, foja 62 página 60, foja 63 página 61, foja 77 página 75/ fecha

la simple presencia del ferrocarril no implicó el avance para estos pueblos. Se mantuvo en la memoria por mucho tiempo debido a las posibilidades que representaba su presencia. Sin embargo, siempre fue necesario sumarle otro factor que implicara beneficios para estos pueblos, por ejemplo, la producción del café y otros productos de la región, como cacao y plátano. Por esto cada gobernador tuvo posturas diferentes con respecto a Soconusco y siempre que se podía se evidenciaba la calidad de la tierra y el acceso a estos pueblos por medio del Panamericano.

Durante este periodo de estudio, podemos observar que en varias ocasiones se menciona el tramo Nogales-Suchiate o bien la Carretera Panamericana, sin embargo -ésta que hoy pasa casi en el mismo trazo de la línea del ferrocarril-, no estaba realmente construida, por ese motivo vemos que a la par del ferrocarril se mencionan los tramos de la carretera internacional, la cual evidentemente, ya existía como proyecto. Respecto a lo anterior, el tramo que une Talismán con Tapachula fue realmente estratégico, porque permitía transportar de la frontera diversos insumos que pudieran acceder al ferrocarril de Tapachula. Es probable que por estas facilidades se diera la situación de cobros dobles o cobros extras a los finqueros, considerando que el flujo de productos era mayor y más que por una cuestión de logística de los carros pulman del ferrocarril, esto permite ver posibles intereses personales de quienes administraban la estación. El acceso a los pueblos de la región durante este periodo era únicamente por el Panamericano, es por esto por lo que las autoridades federales tenían acceso moderadamente fácil; sin embargo, se evidenció que la falta de caminos era latente.

Por la publicación de Roger Stephens (1948) se sabe que, para octubre del año de la publicación, el único tramo de la Carretera Panamericana que estaba construida en

Soconusco era la marcada como vieja ruta, que describe como el tramo Tapachula-Talismán. Esto es muy importante para esta investigación porque permite comprender que en el periodo que seleccionamos no existía la actual carretera, por lo que el único acceso o por lo menos el más seguro hacia estos pueblos era por medio del Ferrocarril Panamericano. Esto también nos evidencia que la región debió ser equiparada a otros poblados de la república por donde pasaba el ferrocarril, de ahí que varios gobernadores esperaran que estos pueblos fueran los más avanzados del estado. El hecho de que la realidad de estos pueblos fuera todo lo contrario y que con frecuencia se observaran peticiones o proyectos de construcción que no avanzaban o que lo hacían muy despacio como el tramo carretero Huixtla-Motozintla cuyo objetivo era conectar a la región Mariscal con la estación de Huixtla o las escuelas del mismo municipio, nos lleva a suponer una malversación de fondos. Poder ahondar en este último asunto implicaría una investigación diferente, por lo que queda abierta la brecha para futuros trabajos.

El acceso a varios pueblos de la región Soconusco, por más de veinticinco años, siguió siendo por medio de las vías del Panamericano, por lo que a varios políticos de turno les tocó visitar estos pueblos por estas rutas. En dado caso de buscar una alternativa estaba el aeropuerto de Tapachula construido en 1930, pero, una vez llegando al municipio, igual tenían que tomar el ferrocarril o algún transporte que los llevara por esa misma ruta.

## Conclusiones finales

El trabajo sobre las memorias del Ferrocarril Panamericano inició como un proyecto exploratorio en el año 2016. Esta investigación de carácter preliminar y mis lecturas sobre el tema de “la memoria” me permitieron advertir que todavía vivían personas interesadas en que se recordara o evidenciara la presencia de este medio de comunicación y transporte como trascendencia en las memorias, particularmente de los pueblos de la región Soconusco. Más adelante, cuando esta temática se convirtió en mi objeto de estudio para la realización de una tesis doctoral, la investigación nos llevó a realizar una revisión académica sobre la historiografía existente sobre la región y sobre los principales procesos y dimensiones sociales con los que se le vincula.

El proceso de investigación me permitió conocer los acervos de archivos locales hemerográficos, sobre todo los correspondientes al siglo XX y la organización que éstos tienen en sus respectivas bases de datos. Asimismo, realicé entrevistas que fueron expuestas en el cuarto capítulo y que nos ayudaron a comparar lo que ya estaba resguardado en los textos hemerográficos que fue posible revisar, registrar, sistematizar y analizar. Entonces resultó claro y evidente que al ferrocarril y sus distintas estaciones se le recordaba no sólo por la función que había desempeñado como medio de transporte, sino también por las distintas formas de interacción que permitió a los ciudadanos de Soconusco.

Las memorias del Ferrocarril Panamericano son abordadas en el tercero y cuarto capítulos. En el tercero se aborda particularmente el periodo transcurrido entre 1920 y 1930. En este capítulo pudimos observar que la historiografía existente indicaba que por lo menos los primeros veinte años del siglo XX el ferrocarril sí había tenido presencia sobre todo en hechos y procesos relacionados con la política que se desplegaba desde el centro

del estado. Mientras que, en el nivel más local-regional la historiografía reporta procesos vinculados de manera predominante con el derecho de vía del Ferrocarril Panamericano. Observamos que, en la década de 1920, los procesos regionales se relacionan de manera importante con las cuestiones agraria y productiva, aunque en estos años todavía no se produce el impulso económico que permitiría a los pueblos de esta región acceder a infraestructura de mayor envergadura. Si bien el ferrocarril funcionó en algunos casos como el pretexto para definir la entrega de tierras en el contexto de la reforma agraria posrevolucionaria, no constituyó el punto clave que aseguraría que se cumpliera lo estipulado en la ley agraria. En realidad, fueron dos procesos distintos que, en ciertos momentos confluyeron dando lugar a una sinergia.

En la década de 1920 y con el Panamericano como pretexto o justificante, los habitantes de Soconusco pidieron que se abrieran nuevas rutas e incluso caminos que ya existían, pero que, por distintas razones, incluso por desinterés de las autoridades, se habían descuidado. Los caminos que coexistían con la línea del ferrocarril seguían siendo importantes por la falta de carreteras u otro tipo de caminos de acceso a las localidades, mientras que el ferrocarril era importante sobre todo para movilizarse en grandes distancias. Otras peticiones o solicitudes de la población, también se relacionaban con las necesidades de comunicación de los pueblos, como el puente que se construyó en Huehuetán, asunto que se terminó politizando pese a que su primera intención era comunicar al pueblo de Huehuetán con la estación. Es importante recalcar que en la actualidad dicha estación es identificada por sus habitantes como un poblado adicional, con el nombre de Huehuetán Estación. Esto no fue privativo de este municipio, también sucedió en Tuzantán, donde la

cabecera municipal está relativamente retirada de lo que ellos identifican como Tuzantán Estación.

Hacia la década de 1930, periodo que abordamos en el capítulo 4, algunas posturas políticas con respecto a la región Soconusco, cambiaron. El gobernador Efraín Gutiérrez fue el primero en poner en duda el avance en infraestructura de estos pueblos, e intentó retomar la organización que se había producido en Soconusco durante 1925, pero indicando que era una región importante por el paso del ferrocarril. Esto generó que los siguientes gobernadores mostraran un interés en la región vinculado principalmente a esta obra federal. Aquí también pudimos observar que Soconusco comenzó a figurar en las memorias de gobierno por sus riquezas eco-geográficas y por las posibilidades productivas que esto significaba. Aunque no siempre se justificó que se hicieran inversiones en la región por la presencia del ferrocarril, hasta la década de 1930 seguía siendo el único medio efectivo de comunicación y transporte, y también el único medio por el que la ayuda y las inversiones llegaban a estos lugares. Ante las inclemencias del tiempo y los fenómenos naturales el paso del ferrocarril se veía obstruido, también se generaban “cuellos de botella” durante la entrega de algunos suministros que partían de Soconusco hacia el centro del país y viceversa.

Se dieron apoyos y se realizaron inversiones en la región, con la intención de mejorar la cara de los municipios más cercanos al ferrocarril. Veinte años después de la construcción del Panamericano, estos pueblos comenzaron a ver avances en infraestructura, que si bien no se dieron al momento de la construcción del ferrocarril, se fueron introduciendo de forma gradual a la vez que se sumaban a procesos de diferente naturaleza, predominando los de carácter agrario. Hacia 1945 dieron inicio los trabajos de la Carretera

Panamericana aunque los tramos estaban muy retirados de los pueblos de Soconusco. Las personas que podían viajar en automóvil, llegaban a la estación de Arriaga y ahí subían su automóvil a los vagones del transporte, para poder llegar a Tapachula. Esta situación predominaría durante al menos quince años más hasta la aparente conclusión de la carretera federal. Debido a ello el ferrocarril siguió siendo muy importante en los pueblos de Soconusco, al grado de que hoy podemos decir que se encuentra inscrito en una memoria colectiva latente.

Tapachula y otros municipios de la región se están interesando ahora -en el año 2022- en el rescate de algunas de las estaciones del Panamericano, y se puede advertir en algunos de los medios de comunicación locales y estatales el interés social porque se recupere el tránsito de este medio de comunicación o, por lo menos, que el gobierno federal tome la determinación de invertir en algún nuevo ramal para servicio de los habitantes de esta histórica región.

## Bibliografía

- Acebes Jiménez, R. (1996). Adorno y la fenomenología de Husserl. *Anales del Seminario de Metafísica*(30), 133-150.
- Ackerman, D. (2005). *Magia y alquimia de la mente*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Aguirre García, J., & Jaramillo Echeverri, L. (2012). APORTES DEL MÉTODO FENOMENOLÓGICO A LA INVESTIGACIÓN EDUCATIVA. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos*, 8(2), 51-74 Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=1341/134129257004>.
- Álvarez Simán, F. (1996). *Capitalismo, el estado y el campesino en México: un estudio sobre la región del Soconusco en Chiapas*. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas: Universidad Autónoma de Chiapas.
- Alvarez-Gayou Jurgenson, J. (2003). *Cómo hacer investigación cualitativa*. México: Paidós.
- Arce Moguel, M. H. (2013). La sucesión de los gobernadores en el estado de Chiapas durante la Revolución Mexicana, 1913-1920. En M. E. Claps Arenas, & S. N. Gutiérrez , *Formación y gestión del Estado en Chiapas. Algunas aproximaciones históricas* (págs. 65-85). Tuxtla Gutiérrez, Chiapas: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica. ISBN 978-607-8132-13-3.
- Aróstegui, J. (2004). "Retos de la memoria y trabajos de la historia", Pasado y Memoria. *Revista de Historia Contemporánea*(3), 5-58.



- Ávila, A. (1997). Diplomacia e interés privado: Matías Romero, el Soconusco y el Southern Mexican Railroad, 1881-1883. *Secuencia*, 0(38), 051. doi:<https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i38.576>.
- Balza-García, R. (2011). El Outsü y los rituales de curación Wayüu. Una interpretación simbólico-cognitiva. *Opción*, 27(64), 112-128.
- Benjamin, T. (1981). El trabajo en las monterías de Chiapas y Tabasco, 1870-1946. *Historia Mexicana*, 30(4), 506-529. Recuperado de <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2629/2140>.
- Benjamin, T. L. (1990). *El camino a Leviatán : Chiapas y el Estado mexicano, 1891-1947*. México, D.F.: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Braudel, F. (1968). *La historia y las ciencias sociales*. España: Alianza Editorial.
- Burke, P. (2011). Historias y Memorias: un enfoque comparativo. *Isegoría*, 489-499.
- Camas Reyes, F. (1996). *El Desarrollo Económico Del Soconusco Y El Crecimiento Demográfico Y Territorial De Tapachula, 1880-1990*. México: COLMEX.
- Castañón Gamboa, F. (2009). *Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas*. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas: Consejo Estatal para las Culturas y las Artes de Chiapas.
- Coatsworth, J. H. (1984). *El impacto economico de los ferrocarriles en el porfiriato: Crecimiento contra desarrollo*. Mexico: Era.

- Cohen, A. (2012). Historia y memoria colectiva. En UNAM, *Conceptos y Fenómenos Fundamentales de Nuestro Tiempo* (págs. 2-25). México: Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- De Vos, J. (1980). *La paz de Dios y del Rey. La conquista de la Selva Lacandona (1525-1821)*. Tuxtla Gutiérrez: Gobierno del Estado de Chiapas.
- De Vos, J. (1990). *No queremos ser cristianos. Historia de la resistencia de los lacandones (1530-1695) a través de testimonios españoles e indígenas*. México: Instituto Nacional Indigenista.
- De Vos, J. (2001). *Fray Pedro Lorenzo de la Nada, misionero de Chiapas y Tabasco*. Tuxtla Gutiérrez: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes del Estado de Chiapas.
- Elías, N. (1989). *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*. México: FCE.
- Escalante Gonzalbo, P., García Martínez, B., Jáuregui, L., Zoraida Vázquez, J., Speckman Guerra, E., Garciadiego, J., & Aboites Aguilar, L. (2020). *Nueva historia minima de México* (versión interactiva, Primera edición epub interactivo ed.). México: El Colegio de México, A.C.
- Fábregas Puig, A. (1988). *Indigenismo: cambio estructural en Chiapas : avances y perspectivas*. Tuxtla Gutiérrez [Mexico]: Universidad Autónoma de Chiapas.

- Florescano, E. (2003). Notas sobre las relaciones entre memoria y nación en la historiografía mexicana. *Historia Mexicana*, 53(2), 391-416. Recuperado de <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/1451/1299>.
- Fraser Source, R. (1993). La historia oral como historia desde abajo. *Ayer*(12), 79-92.
- Gadamer, H.-G. (2016). *El movimiento fenomenológico*. España: Síntesis.
- García Soto, M. (1964). *Soconusco en la historia : historia, geografía, etimología, etnografía, arqueología. estadística, producciones*. México: S.E.
- Garciadiego, J. (2020). La revolucion. En P. Escalante Gonzalbo, B. García Martínez, L. Jáuregui, J. Z. Vázquez, E. Speckman Guerra, J. Garciadiego, & L. Aboites Aguilar, *Nueva historia minima de México* (págs. 404-468). México: El Colegio de México.
- Gasco, J. (1996). Cacao and Economic Inequality in Colonial Soconusco, Chiapas, Mexico. *Journal of Anthropological Research*(52), 385-409.
- Geertz, C. (1995). *La interpretación de las culturas*. Barcelona: Gedisa.
- Gobierno del Estado de Chiapas. (2013). *Programa Regional de Desarrollo. Región X Soconusco*. Chiapas, México: Gobierno del Estado. Disponible en: <http://www.haciendachiapas.gob.mx/planeacion/Informacion/Desarrollo-Regional/prog-regionales/SOCONUSCO.pdf>.
- Gudiño, M. R. (1998). Finqueros extranjeros en el Soconusco, legislación y colonización, 1875-1910. En G. Acosta, A. Embriz, A. Gutiérrez, A. Escobar Ohmstede, E. R. Hernández, & M. R. Gudiño, *Estudios campesinos en el Archivo General Agrario*

(págs. 17-86). Distrito Federal, México: Registro Agrario Nacional : Archivo General Agrario : Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Halbwachs, M. (1950). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

Halbwachs, M. (2004). *Los marcos sociales de la memoria*. Barcelona: Anthropos.

Halbwachs, M., & Namer, G. (2004). *Los marcos sociales de la memoria*. Barcelona: Anthropos.

Hartog, F. (2007). Archivos e historia (1979-2001). *Historia y Grafía*(28), 127-142.

Helbig, K. (1964). *El Soconusco y su zona cafetalera en Chiapas*. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas: Instituto de Ciencias y Artes de Chiapas.

Hernández Chávez, A. (1979). La defensa de los finqueros en Chiapas - 1914-1920. *Historia Mexicana*, 28(3), 335-369. Recuperado de <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2700/2210>.

Hernández, M., & Marzán , C. (2013). La recepción de la fenomenología en la Teoría crítica. *Revista Laguna*, Octubre(33), 57-76.

Hobsbawm, E. J. (1998). *Historia del Siglo XX*. Argentina: CRÍTICA.

Husserl, E. (1962). *Ideas relativas a una fenomenología pura y a una filosofía fenomenológica*. México: FCE.

- Husserl, E. (1992). *Invitación a la fenomenología*. Barcelona: Paidós.
- Hutton, P. (2013). Memory: witness, experience, collective meaning. En N. Partner, & S. Foot, *The SAGE handbook of historical theory* (págs. 354-377). London: SAGE Publications Ltd doi: 10.4135/9781446247563.n22.
- Jelin, E. (2002). *Los trabajos de la memoria*. España: Siglo XXI de España editores.
- Knight, A. (1986). La Revolución Mexicana: ¿Burguesa, nacionalista o simplemente una gran rebelión? *Cuadernos Políticos*(48), 5-32.
- Kuntz Ficker, S. (2010). EL CAFÉ. En S. Kuntz Ficker, *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización (1870-1929)* (págs. 291-344). México, D.F.: Colegio de Mexico. doi:10.2307/j.ctv47w6xr.11.
- Kuntz Ficker, S. (2015a). La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción. En S. Kuntz Kicker, *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina* (págs. 9-62). México: El Colegio de México.
- Kuntz Ficker, S., & Riguzzi, P. (1996). *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950. Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. México: El Colegio Mexiquense-Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco-Ferrocarriles Nacionales de México.
- Lewis, S. E. (2009). Efraín Gutiérrez of Chiapas The Revolutionary Bureaucrat. En J. Buchenau, & W. H. Beezley, *State Governors in the Mexican Revolution, 1910–*

*1952: Portraits in Conflict, Courage, and Corruption* (págs. 139-156). USA: Rowman & littlefield publishers, INC.

Lisbona Guillén, M. (2010). La Revolución mexicana en Chiapas: del mito político al contramito historiográfico. En J. Fenner, & M. Lisbona Guillén, *La Revolución mexicana en Chiapas : un siglo después* (págs. 59-86). Chiapas, México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Lloyd, J. (2001). *Cinco ensayos sobre cultura material de rancheros y medieros del noroeste de Chihuahua, 1886–1910*. México: Universidad Iberoamericana.

Lorenzana Cruz, B. (2013). *Del maderismo al mapachismo en Chiapas: la Revolución Mexicana en la región de Tonalá*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.

Molina Pérez, V. (2006). *Por los rieles de Chiapas: construcción del ferrocarril panamericano*. México: Sistema Chiapaneco de Radio y Televisión.

Molina Pérez, V. (2016). Impacto económico y social del Ferrocarril Panamericano en la región de Tonalá, Chiapas, en el siglo XX. *Revista Pueblos y Fronteras Digital*, 11(21), 67-91.

Molina Pérez, V. (2017). *El ferrocarril y la configuración regional histórica en el corredor costero de Chiapas en el Siglo XX*. Chiapas: UNACH, Disponible en: <http://www.repositorio.unach.mx/jspui/handle/123456789/3094>.

- Muller, F., & Bermejo, F. (2013). Las fuentes de la memoria colectiva: los recuerdos vividos e históricos. *Revista de Psicología*, 31(2), 294-264.
- Murguía, E. I. (2011). Archivo, memoria e historia: cruzamientos y abordajes. *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*(41), 17-37.
- Nieto, J. (2006). El deber de la memoria, la imposibilidad del olvido: Alcances ético-políticos. *Reflexión Política*, 15(8), 80 - 92 Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=110/11001507>.
- Nora, P. (2008), *Les lieux de mémoire, prólogo de José Rilla*, Montevideo: Trilce.
- Nolan-Ferrell, C. (2010). Agrarian Reform and Revolutionary Justice in Soconusco, Chiapas: Campesinos and the Mexican State, 1934-1940. *Journal of Latin American Studies*, 42(3), 551-585. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/40984895>.
- Nolan-Ferrell, C. (2010). Agrarian Reform and Revolutionary Justice in Soconusco, Chiapas: Campesinos and the Mexican State, 1934-1940. *Journal of Latin American Studies*, 42(3), 551-585. Retrieved from <http://www.jstor.org/stable/40984895>.
- Nolan-Ferrell, C. (2018). *La construcción de la ciudadanía. Los trabajadores transnacionales y la Revolución en la frontera México-Guatemala, 1880-1950*. San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, México: Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur Universidad Nacional Autónoma de México.

- Ortiz Hernán, S. (1987). *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*. México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Padilla Calderón, E. (2014). Usuarios del agua en el Valle del Yaqui durante la gestión de la compañía Richardson, 1906-1919. Una caracterización sociocultural. *Secuencia*, 0(89), 29-54 doi:<https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i89.1225>.
- París Pombo, M. D. (2007). El indigenismo cardenista y la renovación de la clase política chiapaneca (1936-1940). *Revista pueblos y fronteras digital*, 2(3), 220-250. <https://dx.doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2007.3.237>.
- Pineda San Juan, E. (1999). *Descripción geográfica del departamento de Chiapas y Soconusco*. Tuxtla Gutiérrez: Fondo de Cultura Económica Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas.
- Quiroz, E. (2014). Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII. *Secuencia*(88), 37-64. Retrieved March 07, 2019, from [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0186-03482014000100002&lng=en&tlng=en](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-03482014000100002&lng=en&tlng=en).
- Renard, M. C. (1993). *El Soconusco: Una economía cafetalera*. México: Universidad Autónoma Chapingo.
- Reséndiz García, R. R. (2011). Ciudadanía y revolución mexicana en Chiapas: 1909-1939. *Temas sociológicos*(15), 123-144.



- Reyes Ramos, M. E. (1992). *El reparto de tierras y la política agraria en Chiapas 1914-1988*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones Humanísticas de Mesoamérica y del Estado de Chiapas.
- Richter, M. (1993). *Investigaciones ecogeográficas sobre la región del Soconusco, Chiapas*. México: Centro de Investigaciones Ecológicas del Sureste.
- Ricoeur, P. (1999). *La lectura del tiempo pasado: memoria y olvido*. Paris: Arrecife Producciones.
- Ricoeur, P. (2004). *La memoria, la historia, el olvido*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Ríos Figueroa, J. (2001). Un estado débil contra la iglesia ausente: relaciones estado-iglesia católica en Chiapas, 1900-1932. *Documentos de Trabajo*, 10, 1-40 disponible en: <http://cide.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1011/52>.
- Rivera Cusicanqui, S. (1990). El potencial epistemológico y teórico de la historia oral: de la lógica instrumental a la descolonización de la historia. *Temas Sociales*, 11, 49-75.
- Sánchez Coronado, C. E. (2020). *El agua es de quien la paga: las demandas sociales en la distribución y acceso al agua para uso doméstico en Cajeme, en un contexto de modernización centralista, 1960 – 1967*. Hermosillo: Tesis de Maestría. El Colegio de Sonora, Hermosillo.

- Santacruz de León, E. E., & Pérez Villalba, E. (2009). Atraso económico, migración y remesas: el caso del Soconusco, Chiapas, México. *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*, 16(50), 57-77.
- Schmitt, R. (1960). Husserl's Transcendental-Phenomenological Reduction. *Philosophy and Phenomenological Research*(20), 238-245.
- Schwarzstein, D. (1990). Historia oral y memoria del exilio. reflexiones sobre los republicanos Españoles en la Argentina. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 3(9), 149-172.
- Speckman Guerra, E. (2020). El porfiriato. En P. Escalante Gonzalbo, B. García Martínez, L. Jáuregui, J. Z. Vázquez, E. Speckman Guerra, J. Garciadiego, & L. Aboites Aguilar, *Nueva historia minima de México* (págs. 333-403). México: El Colegio de México, A.C.
- Stephens , R. (1948). *Down That Pan American Highway*. New York: Ganis & Harris.
- Tovar González, M. (2004). *Los finqueros extranjeros en el Soconusco durante el Porfiriato*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Trejo Sánchez, J., & Arriaga Álvarez, E. (2009). Memoria colectiva: vida lacustre y reserva simbólica en el Valle de Toluca, Estado de México. *Convergencia*, 16(50), 303-321.
- Treviño Montemayor, R. (2007). Actualidad de la fenomenología en psicología. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 3(2), 649-261 Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=679/67930206>.

- Van Young, E. (1991). Haciendo historia regional: Consideraciones metodológicas y teóricas. En P. Pérez H., *Región e historia en México (1700-1850)* (págs. 99-122). México: Instituto Mora/UAM.
- Vansina, J. (2007). Tradición oral, historia oral: Logros y perspectivas. *Historia, Antropología y Fuentes Orales*(37), 151-163.
- Viqueira, J. (2008). Indios y ladinos, arraigados y migrantes en Chiapas: un esbozo de historia demográfica de larga duración. En D. Villafuerte, & M. del Carmen, *Migraciones en el sur de México y Centroamérica* (págs. 275-322). México: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas : Miguel Ángel Porrúa.
- Viqueira, J. P. (2002a). Éxitos y fracasos de la evangelización en Chiapas (1545-1859). En *Encrucijadas chiapanecas: Economía, religión e identidades* (págs. 177-200). México, D.F.: Colegio de México. doi:10.2307/j.ctv47w8r7.10.
- Viqueira, J. P. (2002b). Ladinización y reindianización en la historia de Chiapas. En *Encrucijadas chiapanecas: Economía, religión e identidades* (págs. 261-285). México, D.F.: Colegio de México. doi:10.2307/j.ctv47w8r7.12.