

Entre rieles y silbatos. Los yaquis, el crimen y el ferrocarril durante el Porfiriato*

Raquel Padilla Ramos †

Centro INAH Sonora

*Raquel Torúa Padilla***

Centro INAH Sonora

RESUMEN: En este artículo deseamos detectar y destacar el involucramiento de diferentes miembros de pueblos indígenas en los índices de criminalidad durante el Porfiriato en Sonora, particularmente del grupo yaqui. En especial nos interesa abordar cómo a fines del siglo XIX, el tiraje de líneas férreas en esta entidad propició un gran movimiento migratorio del cual los indígenas no estuvieron exentos, y menos los yaquis, quienes se encontraban sumidos en una guerra contra el Estado mexicano por la defensa de su territorio.

Con el ferrocarril como el novedoso sistema de transporte vinieron también los accidentes, los cuales eran tipificados como crímenes y generaron gran cantidad de documentación albergada hoy por la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo. Esta será la fuente principal de nuestro trabajo.

PALABRAS CLAVE: Ferrocarril, delincuencia, pueblos indígenas de Sonora, yaquis, guerra.

Between rails and whistles.

The Yaquis, crime and the railroad during the Porfiriato

ABSTRACT: In this article we aim to detect and highlight the involvement of different members of indigenous peoples regarding the crime rates during the Porfiriato in Sonora, particularly those

*Según las reglas de seguridad“cada locomotora de mando debe estar provista de un dispositivo de aviso audible (silbato) [...] delante de la locomotora en la dirección del recorrido”, esto como medida de prevención de accidentes. [Norma Oficial Mexicana, 2001].

**raqueltoruapadilla@msn.com

members of the Yaqui group. In particular, we are interested in addressing how, at the end of the 19th Century, the introduction of rail lines throughout this entity led to a large migratory movement from which the indigenous people were not exempt, and even less so the Yaquis, who were engaged in war against the Mexican State in defense of their territory.

As the railroad became the new form of transport, along with it came accidents that were often typified as crimes, thus generating a large body of documentation; the said documentation is currently preserved at the House of Legal Culture of Hermosillo, which is the main source of research with regard to this paper.

KEYWORDS: Railroad, crime, indigenous peoples of Sonora, Yaquis, war.

INTRODUCCIÓN

En un contexto de profundas desigualdades y de luchas contra el despojo de la tierra y el agua, a partir de las últimas décadas del siglo XIX, los yaquis se vieron obligados a abandonar parcialmente su territorio y desbandarse en distintos puntos del estado de Sonora. En ese sentido, su presencia dejó una amplia huella documental en lo relativo a los trabajos agrícolas, ganaderos, mineros y obreros, aunque por supuesto, los documentos surgidos en relación con su participación en la guerra, seguían siendo los más constantes.

En este artículo buscamos dar respuesta a la interrogante sobre cuáles eran los procesos judiciales o prácticas criminales, y en qué medida se veían involucrados en éstos los indígenas de Sonora, especialmente los yaquis (en ocasiones, como víctimas; y, en otras, como victimarios). Nuestro periodo de estudio se inscribe durante el Porfiriato, pero la muestra trasciende este periodo, mediante la consulta de las fuentes documentales en el acervo histórico del Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo, que nos permitió adentrarnos en un periodo mayor que abarcó los años de 1833 hasta 1926. La muestra que utilizamos consiste de 2,339 expedientes, de los cuales 54 son sobre indígenas.

Asimismo, para poner los datos duros en un contexto más amplio y cualitativo, complementaremos la información con fuentes bibliográficas, orales y hemerográficas. Las primeras, son abundantes, pues los yaquis han sido el grupo indígena de Sonora más estudiado desde varias disciplinas. Es por eso que resulta imprescindible destacar las investigaciones de Raquel Padilla Ramos, Edward H. Spicer, José Luis Moctezuma Zamarrón, entre otros; así como la historia documentada por militares y médicos contemporáneos a la guerra del Yaqui, como lo son Francisco P. Troncoso, Manuel Balbás y Fortunato Hernández.

Recordemos que los yaquis conforman un pueblo originario que desarrolla una cultura propia en ocho pueblos ubicados en la parte baja del río

Yaqui, los cuales se localizan en el sur de Sonora, entre el puerto de Guaymas y Ciudad Obregón. Son hablantes de *jiak nooki* o *yo' emnooki*, una variante de la lengua cahita de la familia yuto-azteca, y aunque en 2010 el INEGI los reconoció apenas en número de 16,508¹ ellos afirman que son más de 40 mil.² Los yaquis se han distinguido por la prolongada resistencia que han sostenido en aras de la defensa de su territorio y de su patrimonio biocultural, misma que hasta la fecha se lleva a cabo, expresada en la lucha contra el gasoducto Aguaprieta que se les ha tratado de imponer, así como contra la operación del Acueducto Independencia, que trasvasa agua del alto río Yaqui a la ciudad de Hermosillo.

LA DISPERSIÓN

Como ya hemos afirmado, conforme se intensificaban los niveles de violencia por la guerra suscitada contra los yaquis, estos indígenas fueron saliendo de los pueblos del río del mismo nombre, tanto para extender su radio de acción bélica, de saqueo o pillaje, como para asalariarse en ranchos, haciendas y minas de Sonora, y allende el estado, cruzando de hecho la frontera para refugiarse en el vecino territorio de Arizona.³ Esto explica la diversidad geográfica que acusan los expedientes que hemos empleado.

Los documentos más persistentes recabados en el Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo⁴ son los que siguen el curso de las vías férreas, como veremos más adelante. De los datos empíricos que nos arrojaron, realizamos los siguientes cuadros sobre delincuencia, discriminando los expedientes en los que un indígena no estuviera involucrado. De esta manera, de la población originaria dispersa en Sonora, tenemos que fueron los yaquis quienes cometieron más delitos en relación con el resto de los grupos étnicos:

¹ INEGI, Censo de población y vivienda 2010, en <<http://cuentame.inegi.org.mx/mografias/informacion/son/poblacion/diversidad.aspx?tema=me>>. Consultado en diciembre de 2019.

² Información verbal de Mario Luna, originario de Vícam, Río Yaqui, a Raquel Padilla, en Hermosillo, septiembre de 2014.

³ Emanuel Meraz, "La familia yaqui y la frontera. De la diáspora a la Pascua", ponencia presentada en 2017 UTEP Borderlands History Conference, scheduled for February 10 - 12, 2017 UTEP El Paso.

⁴ En adelante, ACCJH

Etnia	% de delitos
Yaqui	72.7
Yaquis o mayos ⁵	6.8
Mayos	4.5
Pápagos ⁶	4.5
Seris ⁷	4.5
Ópatas ⁸	2.3
N/E ⁹	6.8

Cuadro 1. Comisión de delitos por grupo étnico, 1833-1926.¹⁰

Fuente: ACCJH, serie Penal

Esto correspondería de manera proporcional con el universo de los grupos, ya que eran los *yo'eme* yaqui y *yoreme* mayo los que conformaban el más grande. Son estos los resultados que se pueden observar en el cuadro 2, desprendidos del censo de 1895, en el cual, sin distinguir entre yaquis y mayos, demuestra que la lengua cahita era la lengua nativa más hablada en todos los municipios del estado de Sonora:

Porcentaje total de hablantes por municipio									
	Hermosillo	Guaymas	Alamos	Ures	Arizpe	Sahuaripa	Moctezuma	Magdalena	Altar
Español.	80.17%	78.78%	71.95%	91.92%	99.92%	98.92%	99.69%	98.01%	90.05%
Cahita.	19.64%	21.21%	28.05%	8.01%	0.08%	0.66%	0.26%	1.99%	5.53%
Ópata.	0.05%	0.01%	0.00%	0.07%	0.00%	0.25%	0.04%	0.00%	0.01%
Pápago.	0.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.41%
Seri.	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.41%
Zapoteco.	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Cuadro 2. Hablantes de lenguas por municipios, 1895.

Fuente: INEGI, Censo 1895.

⁵ Englobamos en una fila a yaquis o mayos, en virtud de que hubo casos en los que no se determinó la etnidad, pero el apellido indica claramente que se trata de un *yoreme*, etnónimo de yaquis y mayos.

⁶ Su etnónimo es *tohono odham*.

⁷ Su etnónimo es *comcáac*.

⁸ Ópata era un genérico para referirse a diferentes grupos indígenas ubicados en la región centro norte del estado de Sonora. Se extinguieron como nación a principios del siglo xx.

⁹ En este caso los documentos señalaban que el delincuente era indígena, pero no especificaba la adscripción étnica.

¹⁰ El total es más de 100 % ya que hay expedientes en los que más de un grupo indígena estuvo involucrado.

En cuanto a los crímenes cometidos por los mismos yaquis, fue el robo el más común, teniendo en cuenta también su modalidad de asalto. Se percibe una diferencia sustancial respecto de las siguientes transgresiones. En este cuadro (3), es pertinente aclarar, que se presentan los delitos en los que los yaquis estuvieron involucrados, ya sea como victimarios o como víctimas (esto último en el caso de accidentes relacionados con el ferrocarril).

Tipo de delito	Porcentaje (%)
Lesiones/muertes por el ferrocarril	50.0
Robo/asalto	15.9
Rebelión	6.8
Contrabando	6.8
Otros	20.5

Cuadro 3. Crímenes cometidos/ocurridos con yaquis involucrados, 1833-1926.

Fuente: ACCJH, serie Penal

Llama la atención que el delito de rebelión no encabeza la lista. Las sutilezas conceptuales dicen mucho. En ese sentido, ya existía una preocupación en torno a la terminología jurídica y política para referirse a los yaquis en guerra, como nos lo prueba este comunicado de 1890 que alude al caso de extradición de un yaqui en Arizona, y es el que sigue:

Ayer hé recibido la comunicación oficial de Vd. que trae fecha 1º de Septiembre próximo pasado, en la cual á pedimento del Promotor Fiscal de ese Juzgado, en el juicio de amparo promovido por el Lic. Ernesto Pelaez a favor de Dn. Ramón Maytorena se sirve solicitar que este Gobierno rinda un informe sobre si el carácter que tienen los indios yaquis, ó el que han tenido, alzados en armas, es el de simples bandidos ó el de rebeldes tal como los define el artículo 1095 del Código Penal del Distrito Federal.¹¹

Si la respuesta era la de “simples bandidos”, no se podía solicitar la entrega del imputado,¹² mientras que, si era la de “rebeldes”, ésta sí procedía. La contestación del gobernador de Sonora fue que lo dejaba a criterio judicial, pero el criterio judicial era también político. Así lo demuestra el hecho de que, en 1892, es decir, dos años después del documento anterior, a

¹¹ Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), *Fondo Manuel González Ramírez*, vol. 7, ff. 00080-82: 1890. Documento dirigido al juez de distrito de Guaymas. Rúbrica ilegible.

¹² Un imputado es una persona contra quien se dirige un proceso penal.

los yaquis inmiscuidos en la toma de Nogales,¹³ el Consulado mexicano en Nogales, Arizona los calificó como “rebeldes”, tajantemente.¹⁴ Así, intentando responder a la observación de por qué el delito de rebelión no encabeza la lista, lo más factible es que el robo, el asalto, el saqueo o el pillaje, así como el contrabando y algunas de las lesiones y muertes, fueran derivados de las condiciones de guerra.

Como pudimos observar en el cuadro 1, es muy alto el porcentaje de procesos judiciales en los que los yaquis están implicados (72.7%). Si bien es cierto que era el grupo más populoso, y que entre 1875 y 1882, el coronel Francisco del Paso y Troncoso estimaba que era la población de yaquis de aproximadamente 20,000 a partir de “la cantidad de hombres de guerra que han puesto en campaña en sus últimos alzamientos generales” [Del Paso y Troncoso 1905: 23-4], también lo es que hay otros factores implícitos.

Como indica el cuadro referente a hablantes de lenguas indígenas (cuadro 2) emanado del primer censo formal del estado de Sonora, el de 1895, la población hablante de cahita (yaquis y mayos) era de 26,795 personas, lo que representaba 14.2% de la población total de la entidad.¹⁵ Para el mismo censo, por ejemplo, sólo se tiene registro, a partir del idioma habitual de la población, de 650 pápagos, 155 pimas, 73 ópatas y únicamente cuatro seris en todo Sonora.¹⁶ No hay que dejar de tener en consideración que la población yaqui fue disminuyendo debido a tantos años de guerra constante y también a enfermedades o epidemias, como la viruela [Del Paso y Troncoso 1905: 24].

Otro de los puntos que resaltan es que las lesiones y muertes ocasionadas por el ferrocarril representan 50% de los casos judiciales registrados durante los años que cubre este artículo, a pesar de que el ferrocarril de Guaymas a Nogales comenzó a construirse en 1880 bajo el gobierno de Luis Emeterio Torres [Tinker 2010: 244 y 245]. El expediente más antiguo relacionado con los accidentes del ferrocarril data, en efecto, de 1885. A medida que la construcción del ferrocarril avanzaba rumbo al sur, los eventos en dichos lugares, evidentemente fueron aumentando.

La información encontrada y presentada hasta este momento nos fue modificando la pregunta inicial, la cual se interesaba por los índices

¹³ Bajo el halo protector de Teresa Urrea, la Santa de Cabora, un grupo de sediciosos, yaquis entre ellos, intentaron tomar la aduana de la fronteriza ciudad de Nogales en 1892 [Torúa 2002].

¹⁴ AGN, Fondo Manuel González Ramírez, vol. 10, f. 00235: 1892.

¹⁵ INEGI, Censo del Estado de Sonora, 1885.

¹⁶ Aunque claro, esto puede deberse a dificultades en los conteos.

delictivos de los indígenas de Sonora durante el Porfiriato, y nos llevó a las siguientes: en términos cuantitativos, ¿cómo los yaquis están relacionados con accidentes de ferrocarril?; y en términos cualitativos, ¿por qué ellos?

A continuación, presentamos un cuadro que muestra todos los casos de accidentes en el ferrocarril en Sonora, de 1885 a 1909 encontrados en los expedientes del ACCJH.

Año	Etnicidad	Estación	Sexo	Daño	Caja	Expediente
1885	yaqui	Ímuris	H	Muerte	41	s/n
1886	yaqui	no se menciona	H	Lesiones	42	41
1888	yaqui o mayo	Magdalena	H	Lesiones	45	s/n
1888	yaqui	Magdalena	H	Muerte	45	s/n
1888	yaqui	Batamotal	H	Lesiones	45	s/n
1889	yaqui	Hermosillo	M	Muerte	46	s/n
1889	yaqui	Batamotal	H	Lesiones	47	s/n
1889	mayo	Batamotal	M	Muerte	47	s/n
1890	yaqui	Santa Ana	H	Muerte	48	s/n
1890	yaqui	Ortiz	H	Muerte	49	s/n
1893	yaqui	Guaymas	H	Muerte	53	s/n
1900	yaqui	Hermosillo	H	Lesiones	69	125
1902	yaqui	Moreno	H (niño)	Lesiones	74	8
1903	yaqui	Santa Ana	M	Lesiones	77	8
1904	yaqui	Carbó	H	Muerte	80	9
1906	yaqui	Hermosillo	H	Lesiones	90	48
1906	yaqui	Nogales	H	Muerte	90	55
1906	yaqui o mayo	Las Batuecas	H	Lesiones	92	85
1907	yaqui	Guaymas	H	Lesiones	95	45
1908	yaqui	Oroz	M	Lesiones	100	46
1908	mayo	Navojoa	H	Muerte	103	s/n
1909	yaqui	Álamos	H	Lesiones	106	82

Cuadro 4. Accidentes ocasionados por el FFCC, 1885-1909.

Fuente: ACCJH, serie Penal.

Resulta intrigante que casi cien por ciento de los casos presentados es sobre yaquis, excepto dos, en los cuales los implicados eran indígenas mayos, y otros dos en los que no se especifica el origen étnico. En ocasiones, aunque no estuviera explícito en el expediente, la etnicidad del implicado se podía inferir por el apellido; si era Buitimea, por ejemplo, seguramente era yaqui,

aunque también podía ser mayo. Por esa razón en algunas ocasiones fue difícil establecer la distinción.

No está de más repetir que la población yaqui era la más numerosa (seguida de la mayo) respecto a los otros pueblos originarios del estado. Recordemos asimismo que, según los censos consultados de 1895 a los más actuales, los yaquis han habitado en distintos municipios del estado de Sonora, presentando una tendencia de movilidad que no es tan visible en los otros pueblos originarios. De esta manera, en el censo de 1895, por poner un ejemplo, yaquis y mayos están registrados en la totalidad de distritos que considera el padrón,¹⁷ siendo los únicos¹⁸ indígenas que presentan esta característica.

LOS YAQUIS Y EL FERROCARRIL

Francisco del Paso y Troncoso ha señalado que “por todos los distritos del Estado [...]; en los inmediatos del Estado de Sinaloa; en la Baja California y en los minerales de Chihuahua [...] hay diseminado un gran número de estos indígenas Yaquis y Mayos” [Del Paso y Troncoso 1905: 23]. Años después, debido al desplazamiento forzado, hasta en Estados Unidos se les vería; sin mencionar su trágico exilio a distintos puntos del sur del país, como Oaxaca y Yucatán.

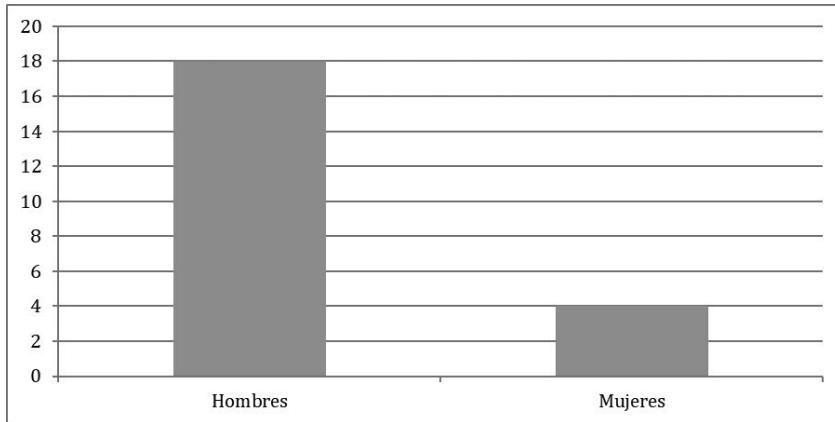
Parte de esta movilidad y de los elevados números de yaquis accidentados en el ferrocarril, pudo deberse también a cuestiones laborales:¹⁹ John Kenneth Turner, en su famosa obra *Méjico bárbaro*, refiere la manera en que era considerado... “un trabajador yaqui vale por dos norteamericanos y por tres mexicanos” [Turner 2010: 36]. Y esto se concebía así, no sólo en Sonora; lo que supone que eran los candidatos predilectos a la hora de contratar trabajadores en toda la entidad. El mismo Del Paso y Troncoso afirmaba de los yaquis que “ellos son los que componen las cuadrillas de trabajadores de las haciendas agrícolas; ellos son los operarios de las minas; son los mejores marinos de nuestra costa; son los que hacen la pesca de la perla en la Baja California [...], ellos son el verdadero pueblo trabajador” [Del Paso y

¹⁷ Hermosillo, Guaymas, Álamos, Ures, Arizpe, Sahuaripa, Moctezuma, Magdalena y Altar.

¹⁸ La densidad de la población tiene que ver en esto, pero no del todo. Los ópatas, en el mismo censo, por ejemplo, tienen presencia en más distritos que los pápagos, y estos últimos los superan en población.

¹⁹ Sólo localizamos un expediente donde se especifica que el indígena accidentado era trabajador del ferrocarril.

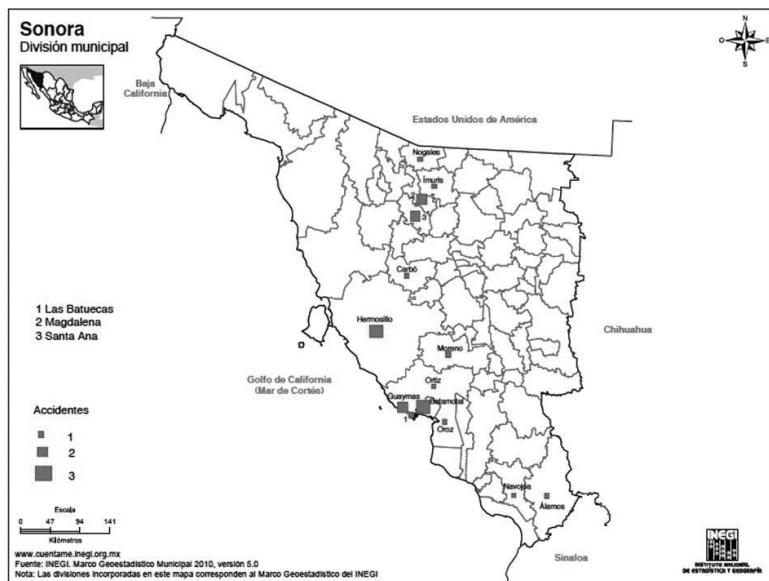
Troncoso 1905: 44]. Como estos empleados, suponemos que eran casi en su totalidad hombres, podemos en un primer momento explicar los resultados que arroja la siguiente gráfica:



Gráfica 1. Casos de indígenas muertos o lesionados por el ferrocarril, por sexo.
Sonora 1880-1926. Fuente: ACCJH, serie Penal.

Empero, siguiendo la ruta del tren y contrastándola con los mapas que presentan Alejandro Aguilar Zéleny y José Luis Moctezuma Zamarrón [2013: 11] en *Los pueblos indígenas del noroeste. Atlas etnográfico*, se muestran las regiones etnográficas de la entidad, y es allí en donde se puede observar claramente que había otros pueblos nativos cuyos territorios no quedaban lejos de la línea férrea. Esto entonces descarta la posibilidad de que yaquis y mayos fueran los únicos accidentados en el tren por el hecho de tenerlo presente en su entorno cotidiano.

Para ilustrar un poco la idea, se presenta este mapa elaborado a partir de los mismos casos revisados en el ACCJH:



Lo que el mapa nos muestra es que la mayoría de los accidentes causados por el ferrocarril y sufridos por indígenas, se generaban en el municipio de Guaymas, al que pertenecen las estaciones de Las Batuecas, Ortiz, Moreno, Guaymas y Batamotal, siendo esta última la que más incidentes reportó. Sin embargo, también hace visible que dichos accidentes se presentaban a lo largo de todo el estado, desde Nogales hasta Álamos. Los expedientes que tratan sobre Navojoa y Álamos, no obstante, no son numerosos y son tardíos debido a que el ferrocarril de la compañía Southern Pacific R.R. Co. llegó al pueblo de Navojoa en 1907 y, posteriormente, ese mismo año, a Álamos [Gracida Romo 2014: 122] rumbo a Guadalajara.²⁰

Huelga aclarar que El Batamotal es una ranchería antigua con muy pocos habitantes, entre los que posiblemente hay yaquis o descendientes de yaquis. Se halla situada en la salida de Empalme rumbo a Maytorena.

²⁰ "The Southern Pacific of Mexico, now being built from Guaymas on the Gulf of California inland to Guadalajara, 900 miles, and thence northward along the Yaqui river to the international border and through Douglas, Arizona, to a junction with the Southern Pacific at Cochise, ninety miles already constructed", en *The Border Vidette*, sábado 22 de agosto de 1908, Nogales AZ, vol. 16, p. 2.

De acuerdo con la información recabada por el testimonio de un hombre de la cercana localidad de Vícam, pudimos saber que: “no muy lejos de ese lugar [El Batamotal], he escuchado que el lugar conocido como El Águila, funcionaba como un campo de concentración de yaquis en tiempos de exilio forzado porfirista”.²¹

El municipio de Guaymas era sede de uno de los puertos marítimos más importantes del estado y, a decir de Alfonso Guillén Vicente, en algún momento lo fue del país [Guillén 2001: 129-143], siendo entonces sinónimo de flujo de dinero y empleos, lo que puede explicar la inmigración de indígenas yaquis a la zona, cuyo territorio se encuentra colindante hacia el sur. Las travesías hacia Guaymas por parte de los yaquis podían ser frecuentes, sobre todo durante períodos de hostilidad por parte del gobierno, ya que, según afirmaciones del ya citado Del Paso y Troncoso, era en dicho puerto donde los rebeldes conseguían sus municiones, comprándolas clandestinamente y en pequeñas cantidades [Del Paso y Troncoso 1905: 21], lo que significaría viajes constantes al sitio para adquirir pertrecho. La casa comercial de Juan Zenizo era una de las que más abastecía de armas a los yaquis y el gobierno se vio obligado a ejercer un control férreo sobre las entradas y salidas de sus mercancías para que las armas y municiones no fueran a parar a manos de los rebeldes [Padilla Ramos 2006].

En las estaciones ubicadas más hacia el norte en las que hubo casos de accidentes de indígenas en el ferrocarril o por el ferrocarril, como Ímuris, Magdalena y Nogales, podemos considerar como causa detonante la ampliación del radio de acción durante la guerra, pero también apelar nuevamente a la fama que tenían como buenos trabajadores. Así, mientras que desde el ámbito castrense el coronel Troncoso decía que los yaquis se dedicaban prácticamente a cualquier actividad laboral y constituían el “verdadero pueblo trabajador”[Del Paso y Troncoso 1905: 23], desde la academia antropológica el holandés Herman ten Kate reconocía también en los yaquis “[...] a la verdadera clase trabajadora de Guaymas”, lugar donde se contrataban como cargadores, sirvientes y jornaleros, “[...] y con su ropa blanca y holgada y sus grandes sombreros de paja son todo un espectáculo en los muelles y calles” [Ten Kate 2004: 86]. De hecho, podemos afirmar que una y otra razón no son excluyentes entre sí, ya que muchas veces la inserción laboral posibilitaba el refugio de guerra, situación que permitía a los alzados recuperarse y pertrecharse para acometer de nuevo [Padilla Ramos 1995].

²¹ Entrevista a Luis Fernando Montiel, Vícam Switch, 19 de noviembre de 2018.

Este es un tema que ha sido abordado por Raquel Padilla Ramos en *Yucatán, fin del sueño yaqui. El tráfico de los yaquis y el otro triunvirato* [1995].

Algunas de las causas que generaron los accidentes sufridos por indígenas en el ferrocarril, según los expedientes, estaban relacionadas con el consumo del alcohol, por haberse quedado dormidos en las vías o por haber querido cruzar mientras el tren se acercaba. Sorprende que no se considerara la posibilidad de asesinato (incluso, relacionado con el odio de guerra), así como el suicidio. Lo cierto es que las consecuencias muchas veces eran fatales y en ocasiones, los documentos, detallados, como este que daba cuenta de:

[...] que ayer como á las dos dela tarde salieron de este puerto el que declara y el occiso Juan Ascencio Curimea [¿Cuamea?]²² á pescar y se estacionaron en Pleamar ó sea el puente de Batamotal y que ya noche el declarante se acostó a dormir poniendo la cabeza en uno de los rieles y que al ruido de una maquina que percibió despertó y vio que la máquina del tren venía de retroceso puesto que el reverbero de la farola venia atrás que en el instante de llegar al lugar donde estaba el declarante y su compañero vio violentamente que este caia a el agua mientras que la máquina anduvo un poco mas, parándose se apoyaron unos americanos y con ellos un tal José Bacaciari yaqui, Albino Miguel Buitemea, Lúcas Nicolás, José y otros dos que no recuerda su nombre y Juan María, que le preguntaron al que habla si lo había estropiado el tren y que contestó que no, que con el susto dela maquina se había caido a el agua pero saliendo porque no había mucho agua, vio que buscaban a su acompañante y entonces les dijo que al llegar la maquina allí había visto que lo había antecojido y abentado a el agua á Juan Ascencio. Que entonces todos los quese habian apeado del tren, y sín esperanza de haber encontrado al compañero, pues entre todos lo habian buscado, se montaron en el tren y se vinieron para la estacion que andose el declarante allí hasta volverlo a buscar en el agua pero no pudiéndolo encontrar se vino a avisarle á sus hermanos lo que pasaba. Que no tiene mas que decir [...]²³

Huelga añadir que cuando el cadáver de Juan Asensio fue descubierto, la autopsia nunca se realizó ni tampoco se definió la culpabilidad de los compañeros de pesca o de alguien más. Al menos eso se percibe en la serie documental del expediente judicial titulado “Muerte de Ynocencio Jurinaguamea”. En él se hacía hincapié de que en el puente de Batamotal se encontró el cadáver:

²² Inserción de la autora. También aparece como Ynocencio Jurinaguamea.

²³ ACCJH, *Penal*, caja 53, exp. s/n, 1893, procesado: quien resulte responsable – J.D.S.

[...] de un hombre de raza indígena desnudo y descalzo y [...] con una corta camiseta de manta, dicho cadáver estaba boca abajo y chocaba en esa posición a impulsos de la marea creciente entre las grandes rocas que [...] el malecon o trinchera del puente por la parte exterior, es decir hacia la bahia como a tres cientos metros mas o menos de tierra firme al lao de esta ciudad.

[...] doy fe que estaba ya atasajado y tenia completamente destrozado desde su nacimiento el brazo izquierdo en toda su extencion mostrando fragmentos de hueso fracturado y otra gran desgarradura en la mitad del muslo izquierdo hacia el mismo lado, siendo dicho cadáver por su aspecto físico y estado canoso de su cabello como de sesenta años de edad. Ygualmente doy fe que á la vez que llegaba el personal del juzgado al lugar ya descrito, llegaron tambien varias personas indigenas entre hombres y mujeres siendo una de estas ultimas llamada Maria Alvares esposa del indio [...] muerto, manifestanos dicha señora asi como las que la acompañaban que el cadáver era de Juan Ascencio Jurinaguamea quien en la noche anterior y acompañado de otro individuo llamado Juan Maria Valenzuela se habian venido al puente a pescar. [...]²⁴

En última instancia, Juan Asensio o Inocencio fue declarado “muerto por faltarle los espíritus vitales y tener otros signos cadavéricos”. El documento nos dice que era “como [de] cincuenta y cinco años de edad, de color cobrizo, complecion robusta, estatura baja, nariz abultada, labios id, ojos saltados frente regular pelo negro ente cano, lampiño desnudo”. Para identificarlo “se presentó Francisco Batozani diciendo ser hermano del occiso”, natural del pueblo de Belem, Río Yaqui, de 60 años. Se hizo uso del intérprete Anselmo Matus, gobernador de la Tribu Yaqui.

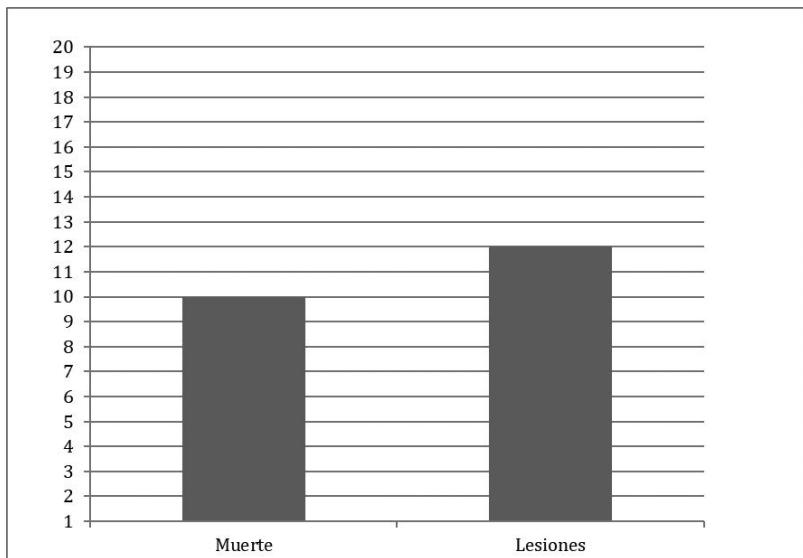
Abundaba el documento en la declaración del doliente Francisco, de la siguiente manera:

[...] que ayer veintinueve como á las cuatro de la mañana llegó a su casa Juan Ma Bacasegua á decirle que su compañero Juan Ascencio Curimea y hermano del que declara, se le había perdido en la mar, que por mas que lo había buscado no lo había podido encontrar quelo acompañara, que como a las dos de la tarde salieron de esta ciudad a pescar al puente ó sea Pleamar y que á la madrugada se le había caído en la mar. Que juan Lopez que acompañaba al que declara, se fue a buscar un bote para buscar al difunto por agua, y no encontrado se fueron por tierra, al llegar al lugar del suceso se encontraron alli con el Señor Juez del 1º Ynsta. de este Distrito quien les dio órden de [...] levantar [...] para esta ciudad

²⁴ ACCJH, *Penal*, caja 53, exp. s/n, 1893, procesado: quien resulte responsable – J.D.S.

tal como lo hicieron esperando a que llegara el tren donde lo trajeron hasta el Vapor y de allí en una carreta hasta la plaza del Muelle: Que es lo que tiene que decir [...]²⁵

Hasta aquí la descripción de la defunción del yaqui Juan Asensio. Como su accidente, muchos devinieron en muerte y otros en lesiones, de modo que elaboramos la siguiente gráfica para dar cuenta de estas consecuencias para el afectado:



Gráfica 2. Resultados de los accidentes de indígenas por el ferrocarril. Sonora, 1885-1926. Fuente: ACCJH, serie Penal

Como se aprecia en la gráfica, la diferencia que existe entre las muertes y las lesiones reportadas no es amplia, habiendo únicamente dos casos más de lesiones que de fallecimientos. El caballo de hierro, aún en nuestros días sigue siendo un monstruo temido y respetado, tanto por su volumen y la velocidad que alcanza, características que le impiden frenar de inmediato ante un imprevisto. Podemos suponer que, a menos de que el tren estuviera detenido a la hora de presentarse el accidente, las implicaciones serían fatales para los afectados.

²⁵ ACCJH, *Penal*, Caja 53, exp. s/n, 1893, procesado: quien resulte responsable – J.D.S.

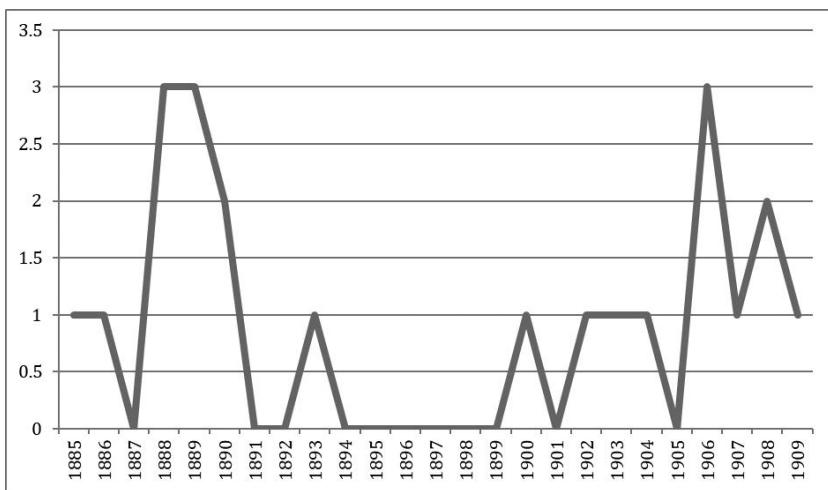
Es importante subrayar que existe un número elevado de expedientes que tratan sobre los accidentes en el ferrocarril en Sonora y en los que los indígenas no están implicados, o, por lo menos, no se especifica la “raza”, como entonces se asentaba. No obstante, en esos expedientes entra el resto de la población sonorense, y toda la población no indígena (mal llamada blanca), en la que están incluidos ciudadanos norteamericanos, súbditos chinos y otros. Aquí lo que despierta suspicacias es que, habiendo otros grupos indígenas en la entidad y abarcando nuestra periodización en casi 50 años, sean los denominados cahitas los únicos presentes en estos reportes.

Hay que recordar que el Porfiriato trajo muchos avances tecnológicos al estado, como lo fue la llegada del ferrocarril y sus servicios derivados. Sin embargo, para otros no significó más que guerra y exterminio, particularmente para los pueblos yaqui y mayo, cuyos conflictos con el Estado a partir de la década de los años 60 del siglo XIX, tomaron un carácter más grave y dieron inicio a una campaña de exterminio sin precedentes. No sólo incrementó el número y la brutalidad de las represiones armadas, sino que inició una campaña que ya no buscaba llegar a acuerdos con los nativos, sino que buscaba acabar con ellos por considerarlos una “plaga” [Del Paso y Troncoso 1905: 57] y porque habitaban una zona fértil e “inexplorada” [Padilla Ramos, 1995: 27]. Contradicitorio era que se les considerase una plaga cuando representaban la mayor fuerza de trabajo de la entidad.

La situación se complicó para los yaquis cuando su jefe militar, José María Leyva Cajeme, fue pasado por las armas en 1887, y cuando, trece años después, se llevó a cabo la masacre del cañón del Mazocoba. Este evento de guerra inició la práctica de repartir niños yaquis entre familias pudientes de Sonora y detonó la campaña de deportación, siendo las mujeres las primeras en ser desterradas rumbo a la península yucateca [Padilla Ramos, 1995: 46].

Como medio de transporte novedoso y colosal, el tren propició accidentes generalizados. A continuación, presentamos una gráfica con el número de accidentes de indígenas por año en el ferrocarril en Sonora. Hay que tener en cuenta que se hizo sólo con base en los registros disponibles en el Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica. La gráfica llega hasta el año de 1909 porque es el último año en el que se consignó un accidente de las características señaladas.²⁶ De la misma manera, no se incluyen los años anteriores a 1885, pues si bien el ferrocarril ya existía en Sonora, los registros judiciales comienzan en dicho año.

²⁶ En 1881 se terminó el tramo de ferrocarril Guaymas-Hermosillo; en el 82 el de Hermosillo a Nogales; en 1907, Empalme-Navojoa-Álamos y en 1912 hasta Tepic [Almada 2000: 132].



Gráfica 3. Accidentes de indígenas en el FFCC. Sonora, 1885-1926.

Fuente: ACCJH, serie Penal.

En la gráfica se puede apreciar que el número de registros de accidentes por año es oscilatorio, llegando únicamente en tres ocasiones al máximo número detectado a partir de los expedientes revisados, que es tres, e incluso presentándose años en los que no se registró ni un solo caso. El primer pico importante que muestra este instrumento se da entre 1888 y 1889, años inmediatamente posteriores a la ejecución del líder yaqui Cajeme, evento que creó en la clase gobernante una idea de que la guerra había culminado [Del Paso y Troncoso 1905: 152]. No fue así, pronto surgió la figura del jefe Tetabiate, con quien la ofensiva tomó un sentido diferente,²⁷ pero tuvo la continuidad necesaria [Padilla Ramos, 1995: 22-23].

De cualquier modo, es innegable que la captura y fusilamiento de Cajeme (en realidad se le aplicó la ley fuga) significó para los yaquis un desbalance en la lucha, derivada también, en parte, del agotamiento que un conflicto de esta índole y duración genera. Los indígenas capturados en este periodo, suponemos, fueron puestos a trabajar en varias partes, incluyendo el ferrocarril. La deportación a lugares lejanos apenas se esbozaba como opción durante esos años, cuando el general Ángel Martínez, el Machetero,

²⁷ Bajo la jefatura de Cajeme, los yaquis llegaron a tener un frente militar sólido y amplio, mientras que con Tetabiate se dispersaron en grupos de ataque, organizados en una forma de guerrilla.

sugirió al presidente Porfirio Díaz esa posibilidad en 1886. El mandatario respondió con una negativa, pues consideraba que bastaba con “entresacar” a los “capitancillos”, “cabecillas” y “caciques” para controlar la situación.²⁸ Pronto cambiaría de opinión.

En torno a la deportación de yaquis al Sureste de México, el transporte ferroviario jugó un papel importante. Pocos indígenas quedaban en los pueblos del río, así que, durante las redadas llevadas a cabo en ranchos, caminos, campamentos, haciendas y minas, los prisioneros eran regularmente trasladados en tren hacia Hermosillo. En esta ciudad se les concentraba en la Penitenciaría estatal hasta reunir el número suficiente para ser deportado, que era alrededor de cuatrocientos. Al puerto de Guaymas arribaban en tren también y de allí partían en vapor rumbo a San Blas, Nayarit. Para llegar a Progreso, Yucatán, tuvieron que realizar tramos en tren, a pie y en buque de vapor [Turner 2010].

Doña Mercedes, una señora yaqui del pueblo de Loma de Guamúchil, contaba que su abuela fue aprehendida y encerrada junto con otras mujeres en la cárcel de Hermosillo. En su narrativa, comentaba con dolor y enojo que las subieron en furgones de ferrocarril y que los soldados las tuvieron que encadenar al vagón porque temían que se aventaran del tren andando. Este grupo de mujeres fue deportado a Yucatán.²⁹

En cuanto a la segunda gran elevación de los números, Raquel Padilla apunta a que, pese a las dificultades para estimar con precisión la fecha de la primera deportación (sobre todo por el temor inicial a la opinión pública), los años cúspide fueron 1902, 1904, 1906, 1907 y 1908 [Padilla Ramos 2006: 41]. En la gráfica es posible apreciar que en ellos el número de accidentes no fue constante, teniendo un incremento de tres accidentes por año en 1906, el máximo número que encontramos por año en nuestro periodo abordado. Consideremos también que entre 1900 y 1907 la producción minera en Sonora se vio afectada por una crisis económica mundial, llegando a quedar únicamente cinco minas abiertas en todo el estado [Gracida Romo 1997: 77-136] Lo anterior pudo haber llevado a los yaquis empleados en ese ámbito a asalariarse en otros rubros, como el ferrocarril. La información recabada muestra que sólo hubo en ese último año, un registro de accidente en el tren.

En 1909, preludio de la Revolución mexicana, se interrumpen los registros de indígenas accidentados en el ferrocarril. En la revolución también

²⁸ AGN, *Fondo Manuel González Ramírez*, vol. 6, f. 00140: 1886.

²⁹ Testimonio de Mercedes de Tajimaroa, Loma de Guamúchil, Río Yaqui, compartido a Raquel Padilla en abril de 2003.

participarían los yaquis y los mayos en gran número, embaucados por los jefes revolucionarios con la promesa de que les serían devueltas las tierras. Pero, no casualmente, 1909 es el año en que terminan las deportaciones a la península de Yucatán [Padilla Ramos 2011]. Después, habría más a otros puntos de la República.

REFLEXIONES FINALES

Lo anteriormente expuesto nos lleva a hipotetizar y concluir en varios puntos:

1. Queda claro que los cahitas superaban en número a otros pueblos indígenas del estado; también, que eran la mayor fuerza de trabajo de la entidad, siendo útiles y provechosos en distintos ámbitos de la economía estatal y de las economías municipales. Aunado a esto y derivado de las décadas de guerra, se implementó una política de deportación de yaquis al Sureste mexicano, en cuyo trayecto se utilizó el caballo de hierro para concentrar a los alzados en Guaymas, de donde saldrían al destierro [Padilla Ramos, 1995]
2. De cierto modo, los accidentes de yaquis (y en menor medida, de mayos) vinculados con el ferrocarril, aunque suponemos en muchos casos no había intención de registrarlos, derivaban de la generalizada campaña de exterminio contra ellos. El hecho de que se les deportara a Yucatán y a otras latitudes del país, aumentaba de alguna manera el número de siniestros en dicho medio de transporte.
3. Sostenemos que la misma guerra hizo a los cahitas ampliar su radio de acción bélica a otros municipios del estado, y esto sería una de las explicaciones para entender la causa de su dispersión fuera del Territorio.
4. Insistimos que, pese a que no eran los yaquis los únicos indígenas en el estado, ni los únicos que habitaban en lugares cercanos a los ramales del ferrocarril, fueron éstos los que mayor cantidad de expedientes generaron por accidentes ocurridos en relación con este medio de transporte.
5. Quizá las respuestas a nuestras preguntas deban ser menos teleológicas; tal vez no se encuentre como trasfondo la guerra de exterminio y sus consecuencias, como el alcoholismo y los suicidios por desgano vital, tal como ocurrió durante el trayecto a la deportación cuando las mujeres se arrojaban al mar, y también a sus hijos.³⁰ Tal vez los yaquis sólo estaban distraídos y el tránsito del nuevo medio de transporte los tomó desprevenidos, pero recordemos que

³⁰ Yaquis attempt suicide. Jump into Ocean to Escape Servitude, en *Pawtucket Times*, jueves 13 de febrero de 1908, Pawtucket, RI, p. 11.

solamente eran yaquis, y en menor medida, mayos, los accidentados; en y por el ferrocarril de 1880 a 1926.

6. A primera vista, resulta sospechoso que el registro se corte intempestivamente en 1909, año en que culminan las deportaciones de yaquis como prisioneros de guerra. Después vendrían las deportaciones como prisioneros por leva, y seguramente allí las fuentes judiciales tendrán también mucho que contar.

REFERENCIAS

DOCUMENTALES

ACCJH. Archivo de la Casa de la Cultura Jurídica de Hermosillo. Juzgado de Distrito, *serie penal*, 1893. Cajas fechadas de 1830-1926.

AGN. Archivo General de la Nación. *Fondo: Manuel González Ramírez*, vol. 7, ff. 00080-82: 1890.

AGN. Archivo General de la Nación. *Fondo: Manuel González Ramírez*, vol. 10, f. 00235: 1892.

AGN. Archivo General de la Nación. *Fondo: Manuel González Ramírez*, vol. 6, f. 00140: 1886.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

INEGI, Censo del Estado de Sonora, 1885.

INEGI, Censo de Población y Vivienda, 2010, en <<http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/son/poblacion/diversidad.aspx?tema=me>>. Consultado en diciembre de 2019.

BIBLIOGRÁFICAS

Aguilar Zéleny Alejandro y José Luis Moctezuma (coord.)

2013 *Los pueblos indígenas del noroeste. Atlas etnográfico*. ISC, INALI, INAH. México.

Almada Bay, Ignacio

2000 *Breve historia de Sonora*, Fideicomiso Historia de las Américas, Fondo de Cultura Económica, El Colegio de México. México.

Balbás, Manuel

1985 Recuerdos del Yaqui, en *Crónicas de la Guerra del Yaqui*. Gobierno del Estado de Sonora. México.

Corral, Ramón

1981 *Obras históricas*. Gobierno del Estado de Sonora. México.

Del Paso y Troncoso, Francisco

- 1905 *Las guerras con las tribus yaqui y mayo del estado de Sonora.* Tipografía del Departamento del Estado Mayor. México.

Fabila, Alfonso

- 1978 *Las Tribus Yaquis de Sonora.* Instituto Nacional Indigenista, México.

Guerrero de la Llata, Patricia del Carmen

- 2014 *La perfidia de los indios...las bondades del gobierno. Imaginarios sociales en discursos oficiales sobre la deportación de los yaquis (1902-1908).* El Colegio de Sonora. Hermosillo.

Guillén Vicente, Alfonso

- 2001 El triángulo del oro del Golfo de California. Mazatlán, Guaymas y La Paz en la conformación de un mercado regional (1848-1910). *Región y Sociedad* (22): 129-143.

Gracida Romo, Juan José

- 1997 Sonora moderno, en *Historia General de Sonora. Sonora Moderna 1880-1929, Tomo iv. Gobierno del Estado de Sonora.* Hermosillo, Sonora.

- 2014 *La historia del Ferrocarril Sud-pacífico de México y del Río Mayo.* Unison. México.

Hernández, Fortunato

- 1985 La Guerra del Yaqui, en *Crónicas de la Guerra del Yaqui.* Gobierno del Estado de Sonora, México.

Hernández Silva, Héctor Cuauhtémoc

- 1996 *Insurgencia y autonomía: historia de los pueblos yaquis, 1821-1910,* CIESAS, INI. México.

Meraz Emanuel

- 2017 La familia yaqui y la frontera. De la diáspora a la Pascua. Ponencia presentada en 2017. UTEP Borderlands History Conference. Scheduled for February 10-12. El Paso, Texas.

Padilla Ramos, Raquel

- 1995 *Yucatán, fin del sueño yaqui. El tráfico de los yaquis y el otro triunvirato.* Gobierno del Estado de Sonora, Secretaría de Educación y Cultura, Instituto Sonorense de Cultura. Sonora.

- 2006 *Progreso y Libertad. Los yaquis en la víspera de la repatriación.* Programa de Estudios de Sonora, Instituto Sonorense de Cultura. Sonora.

- 2011 *Los Irredentos Parias. Los Yaquis, Madero y Pino Suárez en las elecciones de Yucatán, 1911.* Instituto Nacional de Antropología e Historia. México.

Ten Kate, Herman

- 2004 *Travels and Researches in Native North America, 1882-1883.* Universidad del Sudoeste de Arizona.

Tinker Salas, Miguel

- 2010 *A la Sombra de las Águilas: Sonora y la transformación de la frontera durante el Porfiriato.* Fondo de Cultura Económica. México.

Torúa Cienfuegos, Alfonso

- 2003 *El magonismo en Sonora (1906-1908). Historia de una persecución.* Universidad de Sonora. México.

Turner, John Kenneth

- 2010 *México Bárbaro.* Editores Mexicanos Unidos. México.

Norma Oficial Mexicana

- 2001 Reglas de seguridad e inspecciones periódicas a los diversos sistemas que constituyen el equipo reactivo ferroviario diésel-eléctrico. NOM-064-SCT2-2001. *Diario Oficial de la Federación* (24 de enero de 2001).

NOTAS DE PERIÓDICOS SIN FIRMA

Pawtucket Times

- 1908 Yaquis attempt suicide. Jump into Ocean to Escape Servitude. 13 de febrero: 11.

The Border Vidette

- 1908 The Southern Pacific of Mexico, now being built from Guaymas on the Gulf of California inland to Guadalajara, 900 miles, and thence northward along the Yaqui river to the international border and through Douglas, Arizona, to a junction with the Southern Pacific at Cochise, ninety miles already constructed. 22 de agosto, vol. 16: 2.