

Resumen del artículo

Memorias institucionales y sociales del Ferrocarril Panamericano. Soconusco, 1920-1930

Social and institutional memories of the Pan American Railway. Soconusco, 1920-1930

Sinue Hammed Fuentes Malo

El Colegio de Sonora, México.

sfuentes@colson.edu.mx

 <https://orcid.org/0000-0003-2832-7526>

Maestro en Ciencias en Recursos Naturales y Desarrollo Rural, El Colegio de la Frontera Sur, doctor por El Colegio de Sonora, México.

Esther Padilla Calderón

El Colegio de Sonora, SNI I, México.

epadilla@colson.edu.mx

 <https://orcid.org/0000-0002-1615-9417>

Doctora en Ciencias Sociales, El Colegio de Sonora, México.

Recibido: 3 de diciembre de 2021

Aprobado: 23 de agosto de 2022

Resumen

La región Soconusco ha sido tema de estudio desde la lente analítica de distintas disciplinas, incluida la historia. La historiografía sobre Chiapas permite advertir el interés académico por sus problemas sobre tierras, producción y prácticas de poder, desde la perspectiva económica pero también social y política. Este trabajo representa un acercamiento al análisis de las memorias alrededor del Ferrocarril Panamericano en pueblos de Soconusco. La propuesta analítica parte de conceptos sobre la memoria, siendo memorias de



257

SELECCIÓN GENERAL

MEMORIAS SOCIALES E INSTITUCIONALES DEL FERROCARRIL PANAMERICANO. SOCONUSCO, 1920-1930
SINUE HAMMED FUENTES MALO Y ESTHER PADILLA CALDERÓN

Intersticios Sociales
El Colegio de Jalisco
septiembre 2023 - febrero 2024
núm. 26
ISSN 2007-4964

Palabras clave: ferrocarril, memoria, conflictos, Soconusco, Chiapas.

gobierno y otros documentos de archivo las fuentes primarias de la investigación. El objetivo es analizar las memorias y otra información documental relacionada con los cambios ocurridos en pueblos de Soconusco debido a la introducción del ferrocarril, identificando conflictos relacionados con ellos.

Abstract

The Soconusco region has been the subject of study from the analytical lens of different disciplines, including history. The historiography of Chiapas allows us to notice the academic interest in its problems about land, production and power practices, from the economic perspective but also social and political. This work represents a first approach to the analysis of the memories around the Pan American Railway in Soconusco towns. The analytical proposal is based on memory concepts, with government memories and other archival documents being the primary sources of the research. The objective is to analyze the reports on changes that occurred in soconusco villages due to the introduction of the railway, identifying conflicts related to them.

Keywords:

railroad, memory, conflicts, Soconusco, Chiapas.

Sinue Hammed Fuentes Malo
El Colegio de Sonora, México.

Esther Padilla Calderón
El Colegio de Sonora, SNI I, México.

Introducción

La historiografía sobre los ferrocarriles en México es muy amplia y se ha producido desde distintas perspectivas, siendo más numerosas las publicaciones que descubren el hilo histórico desde la economía. Entre estas obras se encuentran trabajos como los de John H. Coatsworth,¹ Sergio Ortiz Hernán,² Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi,³ que permiten conocer los intereses relacionados con la introducción de este medio de transporte y comunicación, las inversiones y políticas que se definieron en torno al mismo. No obstante la amplitud de la historiografía sobre el tema, las referencias al ferrocarril en Chiapas son someras. Valente Molina sugiere que esto se debe a que la línea de ferrocarril chiapaneca no era independiente pues mantenía una filiación al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.⁴ Así, cuando en la literatura más conocida sobre el tema se menciona a Chiapas y el ferrocarril, se indica lo correspondiente a la comercialización del café. Kuntz por ejemplo, escribió un trabajo sobre los procesos administrativos y de logística del ferrocarril durante las manifestaciones armadas de 1910, porque el café chiapaneco fue uno de los productos que continuaron comercializándose durante la guerra.⁵

La historia del Panamericano ha sido abordada de manera más amplia por autores locales como Valente Molina,⁶ quien analizó el impacto económico del ferrocarril, en particular en el sector ganadero del municipio de Arriaga.⁷ Este autor estudia los primeros años del Panamericano en el estado y las posturas sociales y políticas relacionadas con su construcción. Castaño Gamboa por su parte, sugiere que el ferrocarril era un medio de comunicación y transporte más estable, que permitió no solo comunicar diversas

- 1 J. H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato: Crecimiento contra desarrollo* (Ciudad de México: Era, 1984).
- 2 Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica* (Ciudad de México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1987).
- 3 Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi, *Ferrocarriles y vida económica en México, 1850-1950. Del surgimiento tardío al declinamiento precoz* (Ciudad de México: El Colegio Mexiquense-UAM, Xochimilco-Ferrocarriles Nacionales de México, 1996).
- 4 Valente Molina Pérez, “*El ferrocarril y la configuración regional histórica en el corredor costero de Chiapas en el Siglo XX*” (tesis doctoral, Universidad Autónoma de Chiapas, 2017), disponible en <http://www.repositorio.unach.mx/jspui/handle/123456789/3094>
- 5 Sandra Kuntz Ficker, “*El café*”. En *Las exportaciones mexicanas durante la primera globalización (1870-1929)*, coordinado por Sandra Kuntz Ficker (Ciudad de México: Colegio de México, 2010).
- 6 Valente Molina Pérez, *Por los rieles de Chiapas: construcción del ferrocarril panamericano* (Ciudad de México: Sistema Chiapaneco de Radio y Televisión, 2006).
- 7 Molina Pérez, “*El ferrocarril y la configuración...*”.

- 8 Fernando Castañón Gamboa, *Panorama histórico de las comunicaciones en Chiapas* (Tuxtla Gutiérrez: Consejo Estatal para las Culturas y las Artes de Chiapas, 2009).
- 9 Alfredo Ávila, “Diplomacia e interés privado: Matías Romero, el Soconusco y el Southern Mexican Railroad, 1881-1883”, *Secuencia* 0 38 (1997): 051, doi: 10.18234/secuencia.v0i38.576
- 10 En la actualidad, algunos municipios ya no están conectados por el ferrocarril. En 2005 el huracán Stan destruyó las vías y después no fueron reconstruidas, aunque en Tapachula existe un grupo que intenta rescatar la estación del ferrocarril como parte del patrimonio cultural del municipio. La idea nació en este grupo y ahora SEDATU plantea mantener la estación. Desafortunadamente, las naves donde se guardaban los archivos de la operación del Panamericano fueron destruidas.
- 11 Benjamín Lorenzana Cruz, *Del maderismo al mapachismo en Chiapas: la Revolución Mexicana en la región de Tonalá* (Ciudad de México: Conaculta, 2013).
- 12 Thomas Louis Benjamin, *El camino a Levitán: Chiapas y el Estado mexicano, 1891-1947* (Ciudad de México: Conaculta, 1990), 171-172.

áreas del estado entre sí, sino agilizar el transporte de los productos regionales.⁸ Su construcción fue clave para Soconusco; la fertilidad de sus tierras destaca como justificación al momento de definir el trazo de la línea férrea en las proximidades de los pueblos de esta región chiapaneca.⁹

Con el fin de realizar una aportación a la línea abierta por las publicaciones sobre el ferrocarril en Chiapas, este trabajo presenta una contribución desde el estudio de las memorias institucionales alrededor del Panamericano, a través de la cual se identifican cambios en términos materiales y sociales, así como conflictos relacionados con el asiento de este medio de comunicación y transporte en pueblos de la región Soconusco, durante el periodo de 1920 a 1930. Se conoce poco sobre la operación del Panamericano y sobre su articulación con otros procesos de nivel local que aquí son tomados en cuenta porque emergen en las memorias institucionales y en otro tipo de documentos que refieren la presencia del ferrocarril, toda vez que esta favoreció la introducción de infraestructura urbana mediante la construcción de caminos, puentes y otras obras que, desde la perspectiva de algunos sujetos, representaron beneficios sociales de largo aliento.

Los efectos debidos a la introducción del ferrocarril se manifestaron principalmente en los pueblos de Soconusco que fueron atravesados por la línea férrea.¹⁰ Además de los beneficios sociales relacionados con su presencia, se exploran, desde la perspectiva de la documentación señalada inconvenientes y conflictos que se presentaron. En las décadas de 1920 y 1930 en Chiapas se produjeron cambios relacionados con el movimiento revolucionario mexicano que no solo favorecieron la conformación de un nuevo orden administrativo y político para el estado, sino también produjeron la politización del campo.¹¹ La revolución propició el fortalecimiento de hacendados sobre campesinos y trabajadores debido a que el movimiento armado generó oportunidades políticas para grupos e individuos que anteriormente expresaban menos poder, para actuar en favor de sus intereses.¹²

Mediante documentos de archivo y hemerografía ha sido posible conocer efectos de la presencia del ferrocarril. El ferrocarril es el “qué objetual” de estos documentos, que nos acerca a hechos, creencias y representaciones sociales

alrededor del mismo. La unidad de análisis se conforma por el ferrocarril y los sucesos relacionados con este, identificados en testimonios, reportes y avisos conservados en archivos históricos, que consideramos, representan acervos de la comunicación entre diferentes personificaciones políticas y administrativas del ámbito gubernamental chiapaneco. Consideramos que en estos documentos está presente una visión tanto institucional como social de diferentes hechos relacionados con la presencia del ferrocarril.

Siguiendo el método histórico se ubicaron documentos de archivo y hemerografía con información relacionada sobre el tema. Para ello se revisaron acervos del Archivo Histórico de Chiapas-UNICACH, como la Hemeroteca Fernando Castaño Gamboa, los Documentos Históricos de Chiapas-Sedena 1821-1921, los Inventarios FSGG y las Memorias de Gobierno Siglo XX. La información recopilada se organizó cronológica y temáticamente a través de un software de análisis cualitativo, que permitió definir los siguientes temas: comunicación, transporte, construcción de infraestructura, conflictos y movilizaciones sociales y peticiones o solicitudes. Esta sistematización dio lugar a una matriz que permitió identificar dentro de los temas definidos, aquellos que eran más recurrentes en el tiempo correspondiente al periodo de estudio (1920-1930), pero sin discriminar los temas que tuvieran menos interacciones. Las citas o sucesos correspondientes a cada uno de los temas definidos, fueron entonces analizadas por su interacción con el ferrocarril y de acuerdo con el contexto político y social.

Respecto a la estructura del trabajo, cabe señalar que en principio se hace una exposición sobre los elementos teóricos considerados en el desarrollo de la investigación, posteriormente se presentan las características de la región de estudio y los elementos del contexto en que se desarrolla la operación del ferrocarril durante la década 1920-1930, enseguida se expone en dos apartados el análisis de las memorias sobre el ferrocarril y se concluye con las consideraciones finales.

Sobre el análisis histórico

- 13 Darío Betancourt Echeverry, “Memoria individual, memoria colectiva y memoria histórica: lo secreto y lo escondido en la narración y el recuerdo”. En *La práctica investigativa en ciencias sociales*, coordinado por Sánchez Gómez, Gonzalo (Bogotá: UPN, 2004), 124-134.
- 14 Peter Burke, “Historias y Memorias: un enfoque comparativo”, *Isegoría* (2011): 489-499, 490.
- 15 Enrique Florescano, “Notas sobre las relaciones entre memoria y nación en la historiografía mexicana”, *Historia Mexicana* 53.2 (2003): 393-395, 391-416, disponible en <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/1451/1299> (fecha de acceso: 7 de marzo de 2019).
- 16 François Hartog, “Archivos e historia (1979-2001)”, *Historia y Grafía* 28 (2007): 127-142, 132-137.
- 17 Eduardo Ismael Murguía, “Archivo, memoria e historia: cruzamientos y abordajes”, *Iconos. Revista de Ciencias Sociales* 41 (2011): 18, 36.
- 18 Elizabeth Jelin, *Las tramas del tiempo: familia, género, memorias, derechos y movimientos sociales* (Buenos Aires: CLACSO, 2020), 9, 22-42.

El análisis que aquí se presenta respecto de los efectos de la presencia del ferrocarril en localidades del Soconusco, se ha realizado partiendo de la concepción de Darío Betancourt sobre memoria histórica quien la define como aquella que se proyecta sobre el pasado a partir de la “reconstrucción” de datos proporcionados por el presente.¹³ En este caso a través de memorias institucionales de los gobiernos chiapanecos del periodo de estudio y de los datos que proporcionan otros documentos de archivo, se ha conformado un corpus considerado como memoria histórica, para conocer los efectos de la presencia del Ferrocarril Panamericano en localidades de Soconusco.

De acuerdo con Peter Burke, el acto de “hacer memoria” está directamente relacionado con la necesidad de un individuo de pertenecer a un grupo social, por lo que, en un primer momento, este identifica lo que debe ser recordado de acuerdo con lo que es importante para el grupo y, posteriormente, se apropiá una forma que le permita fijar el recuerdo, como la escritura, por ejemplo.¹⁴ Para Enrique Florescano la memoria tiene la capacidad de ser compartida, en parte por el hecho de ser importante para un grupo social.¹⁵ Así, en el contexto de este trabajo, que tiene su base empírica en memorias de gobierno y otros documentos de archivo, nos preguntamos ¿los archivos pueden ser considerados una forma de memoria?

Para François Hartog, los archivos existen porque hay una fuerte demanda memorial –principalmente del Estado–; entonces propone que pueden ser considerados como “memoria de la nación”, como acervos que deben satisfacer la necesidad de la sociedad en general respecto del acceso al registro de los hechos del pasado.¹⁶ En este sentido, para Ismael Murguía el archivo ejerce la función de memoria del Estado, entidad que decide lo que se va a olvidar o recordar, aunque las relaciones entre archivo y memoria terminan por sobrepasar la capacidad de control estatal.¹⁷ Elizabeth Jelin sugiere que hoy día no deben considerarse memoria solo los testimonios o relatos orales que se recopilan en una investigación de campo. Para esta autora la memoria es todo lo archivado que ayuda a rememorar cualquier detalle.¹⁸ Para Betancourt el archivo es la memoria que se proyecta sobre el pasado a partir de la “reconstrucción” de datos proporcionados por el presente.

court, la memoria histórica recoge recuerdos individuales y colectivos con los que se construyen los documentos históricos.¹⁹

Como fue señalado, una de las principales fuentes primarias de esta investigación la conforman memorias de gobierno que, además de la visión institucional, nos permiten observar el marco social en el que se decidió resguardar la evidencia. Considerando esto, cabe señalar de acuerdo con Jelin que, en las memorias siempre van a estar presentes los marcos sociales y que esto determina con frecuencia qué debe resguardarse y qué no, al igual que la forma como será resguardado. En este sentido, los escritos son la herramienta más importante cuando un grupo decide resguardar sus memorias.²⁰

De acuerdo con Betancourt, la historia ha dado mucho peso a las fuentes escritas y, sin embargo, se sabe que los sumarios judiciales, los casos policiales y otro tipo de declaraciones han sido consignadas a partir de relatos de un testigo, es decir, utilizando fuentes orales como elementos para la construcción de esos documentos, por lo que siempre es importante la confrontación o contrastación con otras fuentes, así como la consideración del contexto histórico social en el que se desarrolla el o los procesos bajo estudio.²¹

Soconusco, Chiapas

El ámbito de estudio, conocido como Soconusco es una región relativamente extensa que abarca quince municipios de Chiapas, en el suroeste mexicano (figura 1).²² Se sitúa entre el litoral del Océano Pacífico y la Sierra Madre de Chiapas. Al sureste limita con Guatemala y al noroeste con la llanura costera del estado. Los municipios que lo conforman son Acacoyagua, Acapetahua, Cacahoatán, Escuintla, Frontera Hidalgo, Huehuetán, Huixtla, Mazatlán, Metapa, Suchiate, Tapachula, Tuxtla Chico, Tuzantán, Unión Juárez y Villa Comaltitlán.²³ La localidad históricamente más importante debido a su actividad económica es Tapachula; el municipio del mismo nombre concentra la mayor cantidad de población y la mayor superficie territorial.²⁴ Manuel Castillo señala que Soconusco es un espacio fronterizo formado por varios pueblos de origen indígena con una identidad generada por la diversidad de

19 Betancourt, “Memoria individual...”, 130.

20 Jelin, *Las tramas del tiempo*, 417-419.

21 Betancourt, “Memoria individual...”, 131.

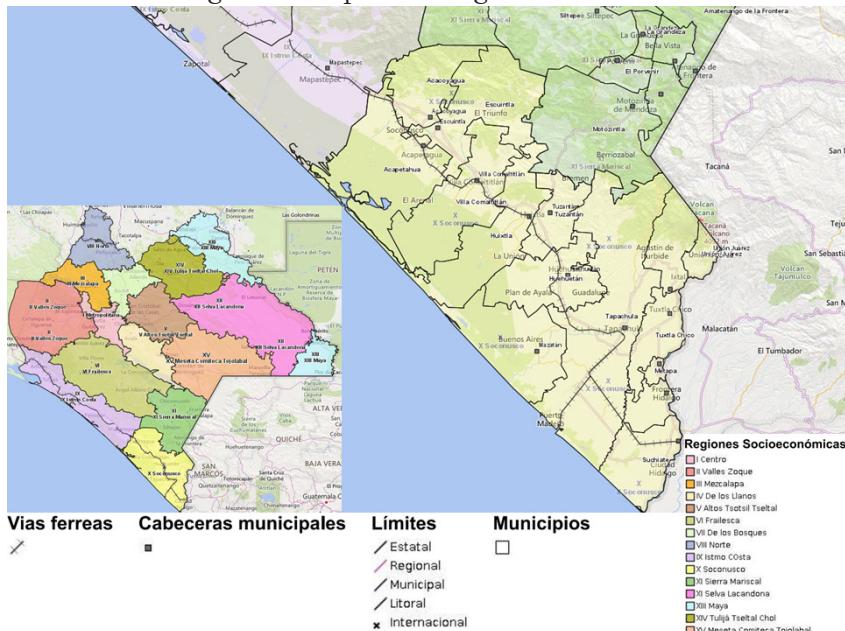
22 También es conocida como “región X” de acuerdo con un reporte del Gobierno del Estado de Chiapas del 2013.

23 Gobierno del Estado de Chiapas, *Programa Regional de Desarrollo. Región X Soconusco (Chiapas: Gobierno del Estado, 2013)*, 4, disponible en <http://www.haciendachiapas.gob.mx/planeacion/Informacion/Desarrollo-Regional/prog-regionales/SOCONUSCO.pdf>

24 Francisco Camas Reyes, *El desarrollo económico del Soconusco y el crecimiento demográfico y territorial de Tapachula, 1880-1990* (Ciudad de México: El Colegio de México, 1996), 10.

- 25 Manuel Ángel Castillo, "La dimensión fronteriza del Soconusco: un ensayo de interpretación". En *La frontera sur. Reflexiones sobre el Soconusco, Chiapas y sus problemas ambientales, poblacionales y productivos*, coordinado por José Sánchez y Ramón Jarquín (Ciudad de México: El Colegio de la Frontera Sur, 2008), 94-108.
- 26 Mario García Soto, *Soconusco en la historia: historia, geografía, etimología, etnografía, arqueología, estadística, producciones* (Ciudad de México: s.e., 1964).
- 27 Araceli Damián, "Conformación histórica de la región del Soconusco, Chiapas", *Estudios Fronterizos* 7.17 (1988): 61-80.
- 28 Benjamin, *El camino a Levitán*.
- 29 María Elena Tovar González, *Los finqueros extranjeros en el Soconusco durante el Porfiriato* (Ciudad de México: UNAM, 2004).
- 30 Juan Viqueira, "Indios y ladinos, arraigados y migrantes en Chiapas: un esbozo de historia demográfica de larga duración". En *Migraciones en el sur de México y Centroamérica*, coordinado por Daniel Villafuerte y María del Carmen (Ciudad de México: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas: Miguel Ángel Porrúa, 2008), 275-322.
- 31 Enriqueta Quiroz, "Circulación y consumo de cacao en la ciudad de México en el siglo XVIII", *Secuencia* 88 (2014): 37-64, disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-03482014000100002&lng=en&tlang=en (fecha de acceso: v7 de marzo de 2019).
- pueblos que la conforman.²⁵ García señaló la presencia de la lengua Mam en la región y la existencia de pueblos indígenas aun en la década de 1920.²⁶ De acuerdo con Araceli Damián,²⁷ Thomas Benjamin,²⁸ María Tovar,²⁹ Juan Viqueira,³⁰ y Enriqueta Quiroz,³¹ Tapachula fue el centro de acopio más importante de la región Soconusco, durante la operación del ferrocarril. Siguiendo a Van Young, Tapachula puede ser considerada como el centro urbano del Soconusco, estructurado jerárquicamente y con un ámbito rural complejo y polarizado por esas jerarquías.³² Con la construcción de la vía férrea y sus estaciones, otros municipios vieron incrementar su importancia socioeconómica, como Acapetahua, Huehuetán, Huixtla y Suchiate, quedando fuera de estas mejoras aquellos en los que no se construyó una estación de tren propiamente.³³ Considerando lo anterior decidimos centrar nuestra atención en aquellos pueblos que se encuentran próximos a las vías del Panamericano.
- La región Soconusco ha estado fuertemente vinculada a la producción de monocultivos, como el cacao y el café. Richter señala que las características ecográficas de la región la hacen favorable para la producción de estos cultivos los cuales han tenido históricamente condiciones favorables para su comercialización.³⁴ Debido a ello –entre otros elementos– los conflictos agrarios han sido parte de la región; además, como parte de las relaciones laborales, se han reproducido aspectos significativos de lo que se conoce como servidumbre agraria, temática que se desarrolla en los trabajos de Friedrich Katz³⁵ y Alan Knight.³⁶

Figura 1. Mapa de la región Soconusco



Fuente: elaboración propia con datos de Geoweb Chiapas 3.0, Gobierno de Chiapas, 2020.

Soconusco entre 1920 y 1930

Siguiendo a Knight,³⁷ Benjamin,³⁸ Miguel Lisbona,³⁹ Mario Arce,⁴⁰ y Benjamin Lorenzana,⁴¹ entendemos que como parte del proceso revolucionario y la reforma agraria, emergieron posturas políticas disímiles en torno al modo de enfrentar las sentidas demandas por tierra a lo largo y ancho del país. 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 antes de 1920 cuando se produjo una expansión territorial, que implicó la “colonización” de diferentes regiones del estado, entre ellas Soconusco. Esto generó la reducción del poder hasta entonces expresado por algunos de los más grandes terratenientes de la región. Entre 1910

32 Erick Van Young, “Haciendo historia regional: Consideraciones metodológicas y teóricas”. En *Región e historia en México (1700-1850)*, coordinado por Pedro Pérez H. (Ciudad de México: Instituto Mora-UAM, 1991), 99-122.

33 Molina, *Por los rieles de Chiapas*.

34 Michael Richter, *Investigaciones ecogeográficas sobre la región del Soconusco, Chiapas* (Ciudad de México: Centro de Investigaciones Ecológicas del Sureste, 1993).

35 Friedrich Katz, *La servidumbre agraria en México en la época porfiriana* (Ciudad de México: Era, 1980).

36 Alan Knight, “La revolución mexicana: ¿burguesa, naciona- lista o simplemente una ‘gran rebelión?’”, *Cuadernos Políticos* 48 (1986): 5-32.

37 Knight, “La revolución mexicana...”.

38 Benjamin, *El camino a Levitán*.

39 Miguel Lisbona Guillén, “La Iglesia Católica Apostólica Mexicana en Chiapas (1925-1934)”, *Estudios de historia y sociedad* 30.117 (2009): 263-308, disponible en http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=7 de marzo de 2019.

40 Mario Heriberto Arce Moguel, “La sucesión de los gobernadores en el estado de Chiapas durante la Revolución Mexicana, 1913-1920”. En *Formación y gestión del Estado en Chiapas. Algunas aproximaciones históricas*, coordinado por María Eugenia Claps Arenas y Sergio Nicolás Gutiérrez (Tuxtla Gutiérrez: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica, 2013), 65-85.

41 Lorenzana, *Del maderismo al mapachismo*.

y 1920 se gestó el conflicto armado en sinergia con los objetivos declarados de la revolución nacional. Sumado a los conflictos por tierras, se produjo la confrontación entre las elites de Tuxtla Gutiérrez y las de San Cristóbal de las Casas, por la definición de la capital chiapaneca. Inició la guerra mapachista, por lo que no pocas actividades y procesos económicos se vieron detenidos, como la operación del ferrocarril. Este periodo se caracteriza también por la sucesión de varios gobernadores militares.

En este apartado dilucidamos el contexto relacionado con la etapa de operación del Panamericano que aquí nos ocupa, la correspondiente al periodo de 1920 a 1930. La historiografía explica que durante los primeros años del siglo XX se gestaron en Chiapas situaciones conflictivas que produjeron una condición de inestabilidad política que concluyó hacia 1920, justo al iniciar el periodo de gobierno de Tiburcio Fernández Ruiz. La administración de Fernández pretendía realizar importantes mejoras en el estado, sobre todo salvaguardar la paz tras el periodo revolucionario. Entre 1920 y 1924 se produjo un proceso de consolidación política que favoreció la reconstrucción económica del estado, con base en el acuerdo entre Fernández Ruiz y el presidente Álvaro Obregón.⁴² Sin embargo, se presentaron conflictos en el ámbito agrario porque el gobernador reincorporó viejas prácticas agrarias regionales en la Ley Agraria estatal emitida en 1921, incorporando decretos que expresaban una postura francamente contrarrevolucionaria, como fijar la extensión máxima de la propiedad privada en 8000 hectáreas, en tanto que a los afectados por la ley se les daba el derecho de elegir el terreno que deseaban conservar o el derecho de fraccionarlo para venderlo, lo que limitó el acceso a tierras de mejor calidad para los campesinos.⁴³

42 Julio Ríos Figueroa, “Un estado débil contra la iglesia ausente: relaciones estado-iglesia católica en Chiapas, 1900-1932”, *Documentos de Trabajo* 10 (2001): 1-40, disponible en <http://cide.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1011/52> (fecha de acceso: 7 de marzo de 2019).

43 María Eugenia Reyes Ramos, *El reparto de tierras y la política agraria en Chiapas 1914-1988* (Ciudad de México: UNAM–Centro de Investigaciones Humanísticas de Mesoamérica y del Estado de Chiapas, 1992), 48-50.

Con estos decretos se benefició a grandes latifundistas mientras los campesinos en el mejor de los casos accedían a tierras de mala calidad. La situación se acentuó en 1922 con el decreto de Álvaro Obregón que dejaba fuera del proceso de reparto las plantaciones de café, cacao, vainilla y otros importantes cultivos comerciales. En ese contexto, en diciembre de 1923 estalló una rebelión contra el gobierno estatal, encabezada por Victórico Grajales, presidente municipal de Chiapa de Corzo, cuyo móvil era sacar

del gobierno a Fernández Ruiz pues eran rivales políticos aunque ambos apoyaban a Obregón en el contexto de la rebelión delahuertista.⁴⁴ A esta rebelión se sumaron otras como las del Partido Socialista Chiapaneco tanto en la región de Mariscal como en Soconusco y las de grupos independientes de Comitán, Jiquilpan, Cintalapa y Pichucalco, cuyos móviles estaban relacionados con inconformidades agrarias. La Comisión Agraria Estatal estaba interesada en las confrontaciones políticas relacionadas con las elecciones locales y desatendía convenientemente los trámites correspondientes a las solicitudes de tierras. La confrontación encabezada por Grajales produjo la conformación de dos legislaturas pero el presidente Obregón no se involucró en el conflicto, dejándolo en manos de su sucesor Calles y del gobernador Carlos A. Vidal Sánchez.⁴⁵

La administración del presidente Obregón se caracterizó por la tibieza de sus decisiones en torno a la redistribución de la tierra. Por lo que a pesar de la retórica revolucionaria sus acciones no estaban tan alejadas de las posturas de Fernández Ruiz.⁴⁶ Hacia 1925 el café demostró ser un producto rentable no obstante las altas y bajas en su productividad y Chiapas logró posicionarse como un importante estado productor. En 1927 ocurrió un auge en la producción del grano y Soconusco fue identificado como una de las zonas más productivas del sur de México. En estos años se identifican en el estado treinta y dos fincas de origen alemán y veinticinco mexicanas, lo que evidencia el predominio de los extranjeros en la estructura productiva local y su influencia política, no obstante, el mismo año tuvo lugar un proceso de reparto de tierras por el cual se fraccionaron algunas haciendas, principalmente propiedad de alemanes. Los fraccionamientos tuvieron relación con los movimientos campesinos que dieron lugar a la conformación de sindicatos de trabajadores de las fincas. Es importante señalar que las condiciones laborales en Soconusco eran injustas y que se consideraba que la alternativa al trabajo esclavizante –que persistía en las grandes plantaciones– era el trabajo libre de unión familiar.⁴⁷

Durante el periodo de Vidal como gobernador, 1925 a 1928, estuvo presente la idea de modernizar las relaciones sociales y económicas en el

44 Benjamin, *El camino a Leviatán*, 225-227.

45 Benjamin, *El camino a Leviatán*, 228-231.

46 Michel Gutelman, *Capitalismo y reforma agraria en México* (Ciudad de México: Era, 1980).

47 Kuntz, “El café”, 297-307.

48 Ríos Figueroa, “Un estado débil...”, 16.

estado, a través de las propias instituciones estatales, sin que esto pareciera una imposición.⁴⁸ Para ello se aprobaron leyes agrarias y se activó nuevamente el proceso de reparto. Benjamin menciona que el Partido Social Chiapaneño (PSC) formó la Confederación Socialista de Trabajadores de Chiapas, mediante la cual buscaban la sindicalización de los trabajadores al servicio del estado y, dado que Soconusco estuvo mejor organizado, el gobernador pretendió replicar su organización en todo el estado. Por medio del PSC se buscaba regular las relaciones laborales y lograr una pronta y eficaz devolución de tierras comunales, así como regular a los grandes hacendados y continuar mejorando las condiciones socioeconómicas mediante la construcción de caminos y escuelas, sin embargo, los líderes de este partido y el propio gobernador Vidal fueron asesinados.⁴⁹

49 Benjamin, *El camino a Leviatán*, 231-232.

De acuerdo con Stephen Lewis durante la década de 1920 hubo pocos cambios. Por ejemplo, en el periodo de Fernández –con la victoria del grupo mapachista– se pretendía realizar una reconstrucción o restauración del orden social porfirista lo que se tradujo en la evasión de la aplicación de la ley laboral carrancista y no se asignaron presupuestos que consolidaran la inspección y el cumplimiento de la ley. Los políticos mapaches y el poder judicial del estado pararon la reforma agraria federal y se declararon una ley que no favorecía en nada a los grupos mayoritarios y su derecho a recibir tierras. Esto fue posible porque las solicitudes debían ser aprobadas en primera instancia, por el gobernador y la Comisión Local Agraria, controlada por terratenientes que naturalmente no estaban a favor de la reforma. Además, estos tuvieron el apoyo de Obregón (1920-1924) quien, para proteger las fincas exentó de la reforma plantaciones de café, cacao, vainilla, caucho, entre otras y, para 1936, ninguna plantación de café había sido objeto de expropiación.⁵⁰

50 Stephen E. Lewis, *La revolución ambivalente. Forjando Estado y nación en Chiapas, 1910-1945* (San Cristóbal de las Casas: UNAM–Centro de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Chiapas y la Frontera Sur, 2015).

Conflictos del Panamericano en Soconusco en la memoria histórica, 1920-1930

Como fue señalado, para avanzar en el conocimiento de las memorias sobre la operación del ferrocarril, construimos una unidad hermenéutica

en torno al concepto de memoria propuesto por Jelin, es decir, una base de información para observar los componentes de la memoria histórica en Soconusco alrededor del Panamericano.⁵¹ Esto nos ha permitido advertir cómo se interrelacionan entre sí, distintas situaciones sociales relacionadas con la presencia del ferrocarril. Pudimos notar que efectivamente hay un recuerdo construido en torno a la presencia de este medio de transporte y comunicación. Como puede advertirse, los problemas relacionados con la distribución y el acceso a la tierra han sido una constante en Chiapas y particularmente en Soconusco, debido a la alta productividad del recurso y a su acaparamiento por extranjeros y mexicanos que se constituyeron en dueños de grandes fincas. Ellos excluyeron del acceso a la tierra a una parte significativa de la población, a la que empleaban como jornaleros bajo condiciones laborales bastante precarias principalmente en el porfiriato pero sin muchos cambios por décadas.⁵²

De acuerdo con Justus Fenner, las empresas que realizaron deslindes en Chiapas supieron aprovechar la normatividad mexicana y se aliaron con políticos para buscar ventajas a su favor. Entonces la legitimidad de los títulos de propiedad era cuestionada tanto como el mismo proceso de deslinde que contradecía derechos consuetudinarios relacionados con el acceso y manejo de las llamadas tierras baldías. Los comuneros y poseedores de estas tierras las reclamaban como suyas porque así era, objetivamente.⁵³

Así, como parte del proceso de redistribución de la tierra, el:

[...] 25 de febrero de 1920, varios vecinos de la Agencia del Suchiate⁵⁴ –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.⁵⁵

Llama la atención que estuvieran dispuestos a pagar por la tierra que el gobierno podía concederles, pues no era parte de la normatividad cobrar a los beneficiados de la reforma agraria, esto podría estar mostrando la

51 Jelin, *Las tramas del tiempo*.

52 Justus Fenner Bieling, *Los deslindes de terrenos baldíos en Chiapas, México, en el contexto internacional y nacional, 1881-1917* (Zamora: El Colegio de Michoacán, 2009), 415- 420.

53 Fenner, *Los deslindes de terrenos*.

54 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.

55 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.

sentida necesidad social de acceso a este recurso y también el conocimiento de los modos irregulares como procedían los representantes institucionales. Ante esta solicitud, el Presidente de la Comisión Nacional Agraria (en adelante CNA) 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 este se vería afectada, dando lugar a reclamaciones por parte de la compañía.⁵⁶

56 AHC-UNICACH, FSGG, 1922, caja 1(2), asunto tierras, carpeta 20, sub carpeta 3, foja 14, 17 de marzo de 1922.

57 Molina, *Por los rieles de Chiapas*, 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.⁵⁷ La aprobación de la solicitud antes mencionada, estaría conflictuando el derecho de vía del Panamericano. Esto advierte la centralidad que este medio de transporte y comunicación tenía para ciertos sectores sociales al ponerse por encima de las necesidades de otros grupos de población y al usarse su presencia como justificación para evitar la redistribución de tierras. Los terrenos en cuestión no pertenecían propiamente a una finca, pero Eustorgio Cortez y Quevedo se autodenominaba propietario de la superficie, en particular del área correspondiente al llamado derecho de vía. Además, la respuesta del Presidente de la CNA, quien se supone estaría interesado y comprometido con el reparto agrario, permite advertir que la necesidad del grupo que presenta la solicitud para tener un espacio donde asentarse y trabajar, le parece insignificante mientras consideraba realmente conveniente no afectar la operación del medio de transporte ni a la compañía propietaria del mismo (figura 2).

Debido a la situación mencionada, Eustorgio Cortez y Quevedo informa lo siguiente:

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.⁵⁸

Estas posturas observadas a través de los documentos reflejan intereses políticos y económicos opuestos, presentes durante el periodo posrevolucionario, en el que había una importante efervescencia social alrededor de la redistribución de la tierra, de acuerdo con las demandas que dieron lugar a la revolución según los trabajos de Knight,⁵⁹ Benjamin,⁶⁰ Arce,⁶¹ Lorenzana,⁶² Lisbona.⁶³ Como señalan José Trejo y Emilio Arriaga,⁶⁴ la memoria posibilita advertir situaciones no explícitas pero inmersas en el tiempo y espacio vitales de un grupo social determinado –como esas posturas enfrentadas y el entendimiento del derecho de acceso a la tierra–.

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 reconsidera su solicitud de 1918, para unirse al municipio de Huixtla, porque la aldea estaba muy lejos de Pueblo Nuevo 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; pertenecer a este municipio implicaba un largo traslado por terreno escarpado y además el uso del ferrocarril, debiendo pagar por ello 50 centavos, gasto que no podían permitirse dada su situación económica. En cambio para llegar a la cabecera de Huixtla solo debían bajar una corta cuesta y atravesar el río Huixtla o, mejor, cruzar el puente del ferrocarril.⁶⁵

58 AHC-UNICACH, FSGG, 1922, caja 1(2), asunto tierras, carpeta 20, sub carpeta 3, foja 14, 17 de marzo de 1922.

59 Knight, “La revolución mexicana...”.

60 Benjamin, *El camino a Leviatán*.

61 Arce, “La sucesión de los gobernadores...”.

62 Lorenzana, *Del maderismo al mapachismo*.

63 Miguel Lisbona Guillén, “La Revolución mexicana en Chiapas: del mito político al contramito historiográfico”. En *La Revolución mexicana en Chiapas: un siglo después*, coordinado por Justus Fenner y Miguel Lisbona Guillén (Chiapas: UNAM, 2010), 59-86.

64 José Antonio Trejo Sánchez, y Emilio Gerardo Arriaga Álvarez, “Memoria colectiva: vida lacustre y reserva simbólica en el Valle de Toluca, Estado de México”, *Convergencia* 16.50 (2009): 303-321, 304-305.

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

Figura 2. Estación Suchiate



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

66 AHC-UNICACH, Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa, Voto Popular septiembre 12 de 1920, año uno, tomo primero, número 2, Chiapa de Corzo.

El 12 de septiembre de 1920 se publicó en el periódico Voto Popular,⁶⁶ una nota titulada: “Vía carretera entre la ciudad de Comitán y la estación de Huixtla”, 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 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 regional⁶⁷ [figura 3].

67 AHC-UNICACH, Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa, 1920, Voto Popular, foja 6, 12 de septiembre de 1920.

Figura 3. Patio de la estación Huixtla



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

Con frecuencia las resoluciones a los diferentes tipos de solicitudes se ralentizaban o negaban 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, curtidores, petates & &., siendo por lo mismo la necesidad que tiene de una buena vía[sic] corta y rápida que la comunique con el Ferrocarril Pan Americano en razón directa de su importancia.⁶⁸

68 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1921, Caja IX, Expediente 370, foja 9.

Comitán es parte de una región chiapaneca sensiblemente alejada de Soconusco. Como se observa, el ferrocarril es parte no solo del contexto regional sino estatal; con la recuperación de estas memorias se advierte su visibilidad social y la competencia entre regiones económicas del estado por el acceso a los beneficios que se supone podría representar su presencia. Esto tomará mayor sentido a medida que se diluciden otros elementos. La presencia del ferrocarril en las memorias muestra que la demandas cambian pero el medio de transporte se presenta regularmente como justificante de las respuestas o de las solicitudes.⁶⁹ En base a esta consideración, observamos otro documento, en el que se repite la justificación: el ferrocarril aparece como la clave para nuevas obras públicas consideradas necesarias desde la perspectiva de los miembros de algunos sectores sociales y también se manifiesta el beneficio para la empresa del ferrocarril y sus potenciales usuarios.

- 69 Edmund Husserl, *Invitación a la fenomenología* (Barcelona: Paidós, 1992), 52-55.
- 70 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1921, Caja IX Expediente 370, foja 10.
- 71 El proyecto se concretó en su mínima expresión mediante la construcción del tramo Huixtla-Motzintla que finalmente comunicaría la región Mariscal con Soconusco. Por lo tanto, en los documentos sólo ocasionalmente se lee “Huixtla-Comitán” y con mayor frecuencia se encuentra lo correspondiente al tramo que habría de comunicar Comitán con el Panamericano. AHC-UNICACH, *Memorias de Gobierno Siglo XX, 1929*, Raymundo E. Enríquez, páginas 19, 20 y 25, 1 de noviembre.
- 72 Elizabeth Jelin, *Los trabajos de la memoria* (Madrid: Siglo XXI de España editores, 2002); Katz, *La servidumbre agraria*, 20.
- 73 Maurice Halbwachs, *La memoria colectiva* (Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza, 1950), 55.

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 empresa[sic] una buena funete[sic] de ingreso.⁷⁰

Nueve años después continúa solicitándose la construcción de la carretera Huixtla-Comitán;⁷¹ se observa entonces la falta de resolución a ciertas solicitudes sociales. A través de estos textos-memoria se identifican los contextos –“cuadros o marcos sociales”– en los que se desenvuelve una sociedad y en los que se pueden advertir sus necesidades y sus valores culturales.⁷² Vemos las subjetividades e intereses que, como dice Maurice Halbwachs, podemos conocer al acceder a estas memorias que nos permiten dilucidar un hecho.⁷³

El testimonio escrito, ha permitido resguardar el desenvolvimiento de un suceso y muestra las partes que se constituyen como parte del desarrollo de un proceso social.⁷⁴

No pocas demandas sociales quedaron sin resolver mientras transcurría el periodo de gobierno de Tiburcio Fernández, como en los casos mencionados sobre Suchiate y la carretera Huixtla-Comitán. Durante la solicitud de los vecinos de Suchiate la comisión Local Agraria advirtió que los escritos relacionados con lo que parecía ser el mismo lugar daban tres nombres distintos a la localidad, Frontera Díaz, Suchiate y Mariscal –por la estación del ferrocarril–, lo que podría generar problemas de comunicación y era importante “acreditar si el núcleo de población de la Agencia era el mismo conocido con el nombre de Mariscal”.⁷⁵ El análisis de estas memorias nos permite identificar que el asunto estaba centrado en dilucidar si se trataba de un lugar o tres. Como se ve a continuación se trata del mismo lugar.

III.- La Comisión Local Agraria en 9 de junio recibió una nota fechada en Suchiate el 29 de abril y subscrita 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 Díaz⁷⁶ 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.⁷⁷

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. Esta configuración de textos gira en torno al Panamericano que actuaba como catalizador de solicitudes aunque siempre en función de los intereses de quienes instalan las demandas y de quienes deciden la respuesta que se dará a las mismas, tomando en cuenta que estas se resuelven generalmente de manera apresurada o no se resuelven, pues la respuesta se retrasa.⁷⁸

74 Paul Ricoeur, *La memoria, la historia, el olvido* (Buenos Aires: FCE, 2004), 13, 19-22.

75 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1922, tomo II (1), foja 79, carpeta 8 subcarpeta 4, 20 de abril de 1923.

76 Suchiate.

77 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1922, tomo II (1), foja 79, carpeta 8 subcarpeta 4, 20 de abril de 1923.

78 Hans-Georg Gadamer, *El movimiento fenomenológico* (Madrid: Síntesis, 2016).

- 79 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.
- 80 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1922, Caja 1 (2), foja 18, carpeta 20, subcarpeta 3, 18 de marzo de 1922.
- 81 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1922, Caja 1 (2), foja 22, 43, 45, 52, 53, carpeta 20, subcarpeta 3, 27 de enero de 1923. A este hombre se le recuerda como un “empresario de Suchiate”, también se sabe que hacia 1919 había solicitado un permiso de cabotaje en el río Suchiate y una de las calles de la localidad lleva actualmente su nombre. OFICIO prorrogando el permiso concedido al C. Eustorgio Cortés Quevedo, para hacer el tráfico fluvial en el río Suchiate. Secretaría de Comunicaciones Y Obras Públicas, Estados Unidos Mexicanos; DOF, 09 de diciembre 1921 (citado el 14-10-2021), disponible en <http://sidof.segob.gob.mx/notas/imagenes/4439966>
- 82 Art. 1º. Se declaran nulas:
I. Todas las enajenaciones de tierras, aguas y montes pertenecientes a los pueblos, rancherías, 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

La demanda de los pobladores de Suchiate no tuvo solución durante mucho tiempo. Los intereses dominantes daban más importancia a lo correspondiente al derecho de vía del Panamericano que a la necesidad de un grupo social de contar con un territorio para establecerse. 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 respondió que la situación no tenía la magnitud que se le atribuía. Señala que las construcciones no afectaban las vías ni el derecho de vía,⁷⁹ 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.⁸⁰

Como puede advertirse la confusión está relacionada con la nota de Eustolio Cortez y Quevedo quien también reportó 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 se les obligara a firmar uno.⁸¹ El acuerdo se firmó en 1923 y entonces Tiburcio Fernández reconoció con base en los artículos 1º y 3º de la Ley del 6 de enero de 1915,⁸² 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.⁸³ El convenio firmado en 1923 señalaba que los pobladores debían pagar una cantidad al señor Eustorgio Cortez y Quevedo pero no se especifica cuánto dinero ni durante cuánto tiempo. Esto es una contradicción muy significativa en términos de la normatividad agraria vigente pues el grupo

social al que se concedía una superficie de tierra para ejido y fundo legal no debía pagar por ello.⁸⁴

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 interviniente. Podemos notar también que las personas en general y los actores políticos en particular, tenían una dinámica relacional en torno al ferrocarril, es decir, se producían relaciones entre las personas mediadas por un objeto, de ahí que sea posible recrear un recuerdo en torno al mismo, como sugiere Álvarez-Gayou. 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.

Considerando las citas anteriores, sobre la forma de enfrentar las necesidades sociales relacionadas con el acceso a la tierra en la región Soco-nusco, se advierten la presencia e importancia del ferrocarril y las condiciones políticas del momento. La presencia de este podía ser un poderoso justificante del modo de atender o no 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. Entonces se recurrió nuevamente 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 no quedando un centímetro más para fundo.⁸⁵

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, rancherías 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, rancherías, congregaciones o comunidades; Art. 3º. Los pueblos que, necesitándolos, 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.

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

- 85 Juan Luis Álvarez-Gayou Jurgenson, *Cómo hacer investigación cualitativa* (Ciudad de México: Paidós, 2003).
- 86 AHC-UNICACH, FSGG, Sección fomento, 1922, tomo II (1), foja 113, carpeta 10 subcarpeta 6, septiembre 20 de 1922. 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.
- 86 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.
- 87 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.
- 88 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.

Figura 4. Patio de la estación Acapetahua



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

En el municipio de Escuintla se presentó una petición para construir un camino alterno a las vías del ferrocarril para trasladar ganado debido, por una parte, a que se reportaban pérdidas y, por otra, a que “alguien” les había indicado “que el tráfico por toda la vía férrea Pan Americano lo van a prohibir”.⁸⁶ En el municipio de Huehuetán, la Presidencia Municipal envía entonces una queja por escrito a la Secretaría 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 de los pobladores y el Ayuntamiento, indicaba que “habiéndose comisionado a los habitantes de este lugar voluntariamente para que saquen de los terrenos para la construcción de dicho puente toda la madera, quienes a un principio dieron su conformidad”,⁸⁷ después se rehusaron a apoyar porque:

[...] se cree haya alguien quien quiere perturbar la tranquilidad en aconsejarlos para decir [sic] las ordenes y el Reglamento de Policía [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.⁸⁸

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 se modificara 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”.⁸⁹

Además de ser un medio de comunicación y transporte el Panamericano constituía –como mediación de las relaciones entre las personas– un elemento que podía ser usado para impulsar la construcción de una obra que podía favorecer la comunicación y el tránsito de un grupo social para cruzar el río y seguir a la estación, aunque sus propias respuestas eran contradictorias como vemos en este caso. Los pobladores sí estaban interesados en el puente, lo que no querían era ser ellos quienes suministraran la madera, sino dejar que fuera el gobierno quien invirtiera en ello. El máximo sentido de la memoria es recordar pero, además de ello nos da la posibilidad de identificar cuál era la voluntad real de esa colectividad. Puede decirse que las memorias construidas alrededor del Panamericano no tienen un solo significado basado en su máxima utilidad –recordar o rememorar, en cualquiera de sus formatos–, pues es posible encontrar otros sentidos construidos mientras esa memoria era escrita.⁹⁰

89 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.

90 Gadamer, *El movimiento fenomenológico*, 54-55.

El Panamericano y el persistente atraso en Soconusco

Como hemos mostrado, las que se reconocen como Memorias de Gobierno contienen elementos que nos permiten identificar no solo las respuestas casuísticas de los gobernadores a las situaciones expuestas, sino el patrón que se mantuvo durante la década estudiada respecto de las demandas sociales y su relación con el ferrocarril. Se observa que no obstante la presencia del Panamericano en la región desde 1909, esta continua siendo

durante la década de 1920 a 1930 –primera década del periodo posrevolucionario–, una zona con atrasos sociales significativos, por lo que se advierte que el ferrocarril por sí solo no llevó el progreso esperado por los gobiernos locales. Resulta absurdo acusar al medio de transporte de la continuidad de las condiciones sociales; en ese contexto de atraso su presencia no desencadenó el crecimiento económico presupuestado o, mejor dicho, solo pudo ser aprovechada por los propietarios de fincas que podían transportar su producción gracias al Panamericano a medida que iban construyendo los caminos que conectaban sus haciendas con el ferrocarril. Pero la mayor parte de la población no conoció mejoras económicas.

Para este sector social la presencia del ferrocarril posibilitó hasta cierto punto romper con su aislamiento y contar con un medio de transporte para trasladarse principalmente a la ciudad de Tapachula en la que había servicios públicos de los que carecían en sus comunidades, como escuelas públicas. La información sobre las mejoras económicas de los finqueros y el acceso a escuelas para la población mayoritaria no se encuentra en las memorias escritas correspondientes a los informes de los gobiernos estatales, esto fue identificado a través de una primera etapa de trabajo de campo y de los testimonios orales recogidos durante la misma.

En las Memorias de Gobierno de 1921 se advierte la situación conflictiva alrededor de los terrenos de la supuesta propiedad de Eustorgio Cortés y Quevedo, en las cercanías del ferrocarril en Suchiate. Al respecto, el gobernador Fernández Ruiz señaló que un grupo de personas de Suchiate pedía elevar la categoría de su asentamiento a la de pueblo pues estaba situado en las inmediaciones de 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.⁹¹

91 AHC-UNICACH, Memorias de Gobierno Siglo XX, 1921, Tiburcio Fernández Ruiz, página 4, foja 3, 1 de noviembre. Cabe recordar que, de acuerdo con el Decreto del 6 de enero de 1915, sólo podían ser solicitantes de tierras las localizaciones sociales con categoría de pueblo, cfr. Manuel Fabila, *Cinco siglos de la legislación agraria* (Ciudad de México: SRA-CEHAM, 1981).

Es posible que al decir al decir “algunas personas” el gobierno estuviera restando importancia a la petición y en su reporte no abunda más sobre la situación.

Las memorias del periodo de Fernández hacen poca mención de Soconusco y de las situaciones expuestas. De acuerdo con Lewis, es claro que el interés de Fernández en la región estaba centrado en los problemas de tipo obrero patronal –para favorecer a los dueños de fincas– y no propiamente en la redistribución de tierras ni en cuestiones relativas a la jurisdicción de los asentamientos, porque su modificación podía interferir de manera no conveniente en los asuntos agrarios.⁹² En la primera mitad de la década de 1920 la Comisión Estatal Agraria estaba más interesada en instalar comités en los distintos pueblos donde tenía presencia, con la intención de controlar la elección de candidatos para cada localidad, que en atender las solicitudes de tierras. A fines de 1924 estaban próximas las elecciones en las que participaría Carlos Vidal apoyado por el Partido Socialista Chiapaneco y con más fuerza social que Fernández, quien era apoyado por funcionarios y empleados de gobierno y por la misma Comisión Local Agraria. Vidal resultó electo, pero el aún presidente Álvaro Obregón calificó la situación electoral como anárquica y recomendó un gobierno provisional.⁹³

En 1925 el gobernador provisional César Córdova manifestó su interés en la situación agraria y en el reparto de tierras y resolvió favorablemente algunas solicitudes de ejidos. “A la congregación de Los Cacaos, municipio de Acacoyagua del distrito de Soconusco, se le dotó con 1458 hectáreas, 62 áreas [sic] y 32 centíreas”. Sobre otras solicitudes de la región, señaló haberlas dejado en manos de la Comisión Local Agraria, aunque como primera instancia debía estar completamente involucrado en las decisiones tomadas.⁹⁴ Carlos A. Vidal ocupó finalmente la gubernatura en la segunda mitad de 1925. Sobre su administración puede señalarse que una vez en el cargo, solucionó asuntos que tenían más de cinco años en espera. En sus memorias reporta la creación de nuevos municipios en 1925, entre los que figura el de Suchiate⁹⁵ y la construcción de caminos en 1926, para comunicar entre sí algunos pueblos, incluyendo el tramo Huixtla-Motozintla para

⁹² Lewis, *La revolución ambivalente*, 55-56.

⁹³ Benjamin, *El camino a Leviatán*, 228-230.

⁹⁴ AHC-UNICACH, *Memorias de Gobierno Siglo XX, 1925*, César Córdova, página 9, foja 9, 20 de mayo.

⁹⁵ AHC-UNICACH, *Memorias de Gobierno Siglo XX, 1925*, Carlos A. Vidal, páginas 1 y 2, 1 de noviembre.

96 AHC-UNICACH, Memorias de Gobierno Siglo XX, 1926, Carlos A. Vidal, página 12, foja 11, página 13, foja 12, 1 de noviembre.

97 Benjamin, *El camino a Leviatán*, 240-242.

98 Benjamin, *El camino a Leviatán*, 240-248.

99 AHC-UNICACH, Memorias de Gobierno Siglo XX, 1929, Raymundo E. Enríquez, páginas 4 y 18, 1 de noviembre.

el que suministró 100 palas, 100 zapapicos y una ayuda de 300 pesos mensuales. Además reportó la construcción de una carretera entre dos fincas pero abierta al tránsito público.⁹⁶ Vidal, su hermano y cada uno de los miembros del PSC fueron asesinados en los últimos años de la década de 1920.⁹⁷

Después de 1925 se encuentran pocas referencias a Soconusco en los documentos consultados, sobre todo de situaciones vinculadas al ferrocarril. Es importante aclarar que no se encontraron las memorias de gobierno correspondientes a 1927 y 1928. En 1927 Carlos Vidal pidió licencia del gobierno estatal quedando a cargo su hermano Luis Vidal, sin embargo ese año fueron asesinados y dio fin al vidalismo que se había extendido desde 1925.⁹⁸ En 1928 fueron gobernadores interinos o provisionales Jaime Carrillo, Federico Martínez Rojas y Amador Coutiño en 1929. Durante la gubernatura de Raymundo E. Enríquez, se reporta en sus memorias de gobierno la reparación de caminos en casi todo el estado y se enfatiza en tramos que no pertenecen a Soconusco, aunque se menciona la reparación del tramo de Motozintla-Huixtla para comunicar a la región Mariscal con el Panamericano. Esto es significativo porque la región XI Sierra Mariscal también necesitaba movilizar su producción vía el ferrocarril para aumentar la proyección de sus productos. Enríquez menciona que a Tapachula se le dieron apoyos monetarios para la construcción del palacio municipal, construcción de puentes, pavimentación de calles y el arreglo de tramos de drenajes. Esto indica que Tapachula era el centro urbano más importante de Soconusco. También se proporcionó ayuda en efectivo para sostener la Junta Consultiva del Comercio y de la Industria, establecida en Tapachula.⁹⁹

En sus memorias Enríquez señala 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 \$ 5,000.00”. Además de ceder el impuesto del estado del “2 al millar sobre fincas urbanas”, es decir \$ 5 441.26 cts. Y el impuesto a vehículos que reportó en más de \$ 2 000.00 mensuales para mejoras de infraestructura, para “modernizar la ciudad, pavimentándole sus calles, construyéndole

puentes, calzadas y algunos drenajes”. Asimismo, entregó al municipio de Motozintla:

[...] \$10,000.00 para la construcción de la carretera que lo unirá con la Estación de Huixtla del Ferrocarril Panamericano, además de haberle proporcionado [el trabajo de] 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 23 740 metros de camino y 1 196 metros 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”.¹⁰⁰

Considerando la idea compartida por numerosos políticos de la época y de periodos previos sobre el ferrocarril como sinónimo de progreso y el supuesto de que los poblados cercanos a este debían ser los más avanzados, notamos que las obras que se realizaron en Tapachula sugieren dos cuestiones: Primera, aunque Tapachula estaba atravesada por el ferrocarril, no tenía ni la estructura social ni la infraestructura necesarias para aprovechar su cercanía con el medio de comunicación, aun siendo la única vía para el contacto y comunicación con el centro del país. Segunda, de acuerdo con la documentación pareciera que algunas obras se repiten como en el caso de la carretera Huixtla-Motozintla; es posible que hubiera malversación de recursos. Siguiendo las obras de Benjamin,¹⁰¹ Lewis,¹⁰² Tovar,¹⁰³ y Reyes,¹⁰⁴ y si consideramos que en el periodo de estudio Soconusco era una región polarizada políticamente, podría entenderse la falta de interés y compromiso político para realizar obras. En el caso del gobernador Raymundo Enríquez puede explicarse su interés por Tapachula, porque él vivió en este lugar.

Finalmente, en 1930 el gobernador Enríquez reportó un amplio interés por la construcción de tramos carreteros y vías de comunicación, haciendo énfasis nuevamente en la construcción de la carretera Huixtla-Motozintla

100 AHC-UNICACH, Memorias de Gobierno Siglo XX, 1929, Raymundo E. Enríquez, páginas 19, 20 y 25, 1 de noviembre.

101 Benjamin, *El camino a Leviatán*.

102 Lewis, *La revolución ambivalente*.

103 Tovar, *Los finqueros extranjeros*.

104 Reyes, *El reparto de tierras*.

para comunicar a la región Soconusco con Mariscal. Este año expidió el decreto por medio del cual se aprobó la venta del terreno que ocupaba el Palacio Municipal de Tapachula al Banco de México, por la cantidad de \$ 63 000.00. También 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 la cabecera del municipio. Mientras que en Tapachula sancionó un 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 se tradujeron en 15 802 m² de pavimento y 6 470 m de drenaje. Enríquez indicó que el municipio estaba en vías de transformarse y decretó la ampliación de la inversión a \$ 80 000.00. Además como parte del crecimiento se crearon seis sindicatos en Tapachula, seis en Huixtla y uno en Suchiate y se ampliaron los presupuestos para Tapachula y Huixtla.¹⁰⁵

105 AHC-UNICACH, *Memorias de Gobierno Siglo XX*, 1930, Raymundo E. Enríquez, páginas 4, 11, 21, 23, 27, 31 y 47, 1 de noviembre. No dice de que son los sindicatos pero inmediatamente aborda la cuestión agraria.

106 L. Aboites Aguilar, “El último tramo, 1929-2015”. En *Nueva historia mínima de México*, P. Escalante Gonzalbo, B. García Martínez, L. Jáuregui, J. Z. Vázquez, E. Speckman Guerra, J. Garciadiego y L. Aboites Aguilar (Ciudad de México: El Colegio de México, 2020), 470-473.

107 L. Aboites y E. Loyo, “La construcción del nuevo Estado, 1920-1945”. En *Nueva Historia General de México*, E. García Velásquez (Ciudad de México: Colegio de México, 2010), 595-652, 585.

La muerte del expresidente y candidato a la presidencia de México, Álvaro Obregón en 1928, provocó tensiones entre grupos políticos y militares al tiempo que crecía el conflicto cristero y la crisis de 1929 afectaba las arcas del gobierno federal. Ese mismo año nacía en Querétaro el Partido Nacional Revolucionario (en adelante, PNR), resultado de una coalición de partidos y grupos regionales que se identificaban entre sí como vencedores de la revolución. La formación de este partido implicó un avance en la estabilidad política en México.¹⁰⁶ Sin embargo los avances en las condiciones de vida fueron heterogéneos, observándose mayor desigualdad en los ámbitos urbanos que en los rurales, donde se reproduían abusos, antiguas prácticas de dominación como castigos físicos y represión para aquellos trabajadores del campo que quisieran sindicalizarse, como ocurrió en Soconusco.¹⁰⁷

La región mantuvo una significativa producción de café. El producto de las fincas de mexicanos y extranjeros aportaba el 79 % de la producción estatal y el impuesto era de casi 16 %, siendo riguroso su cobro. Además, en las estaciones de los municipios de Tapachula, Huehuetán y Huixtla se les pedía un pago extra. Para evitar esto, el gobierno estatal recomendó a los empresarios presentar su comprobante de pago de impuestos. La producti-

vidad y los impuestos pagados pueden explicar cómo a pesar de la depresión económica y los problemas sociopolíticos existentes, había recursos para invertir en infraestructura en los pueblos de Soconusco.¹⁰⁸ En 1930 la situación en el medio rural chiapaneco experimentó cambios favorables debido a la mayor determinación gubernamental para dotar de tierras a los campesinos, si bien esto no se llevó a cabo en la región de estudio.¹⁰⁹

Las memorias analizadas corresponden a una década en la que Chiapas experimenta una cierta recuperación política y económica, posterior a la movilización generalizada de 1910 a 1920 y es posible identificar un patrón en estas memorias relacionado con las respuestas ante carencias y demandas sociales existentes. Este patrón muestra la determinación gubernamental de respaldar las decisiones y acciones que favorecían la operación del Ferrocarril Panamericano y los efectos de ello en el ámbito económico, mientras se postergan aquellas que pudieran afectarlo en sentido negativo.¹¹⁰ En la siguiente década, la década de 1930, en particular durante el gobierno de Efraín Gutiérrez (1936-1940) el ferrocarril también es considerado como objeto de cambios y en su primer año de gobierno Gutiérrez realiza una serie de visitas a distintas zonas del estado, entre las que destacan las que realizó a los pueblos de Soconusco con la justificación explícita de cumplir con su labor agraria y educativa. Gutiérrez presupone que los pueblos cercanos al ferrocarril mostrarían un mayor avance socioeconómico que los de otras regiones y se observa su intención de corroborarlo durante la gira. Entonces se advierte que lo que ha presupuesto no es real y al término de su gira concluye que aquí los problemas fundamentales “son de origen económico”.¹¹¹

Como pudo advertirse, algunas situaciones sociales en Soconusco fueron encontrando un respiro sin embargo al considerar lo que expresa el gobernador Gutiérrez respecto a los pueblos por los que pasa el ferrocarril y compararlo con las memorias de gobierno del periodo estudiado, puede advertirse en las últimas un menor interés institucional por atender necesidades sociales de la región Soconusco. En estas memorias resulta evidente que el ferrocarril permite mostrar necesidades relacionadas con el acceso a otros tipos de infraestructura y a un recurso básico como la tierra, con lo que

108 Kuntz, “El café”, 310, 336-337.

109 Lewis, *La revolución ambivalente*.

110 Ricoeur, *La memoria, la historia, el olvido*, 99-108.

111 AHC-UNICACH, Memorias de Gobierno Siglo XX, 1937, Efraín Gutiérrez, página 6, 15 de diciembre.

112 Ricoeur, *La memoria, la historia, el olvido*, 156-160.

también se evidencian las representaciones colectivas que se liaron al paso del tiempo con este objeto material, el Ferrocarril Panamericano.¹¹²

Consideraciones finales

Para realizar la investigación de la que da cuenta este artículo, se ha trabajado con documentos de archivo relacionados con la presencia del Ferrocarril Panamericano en la región Soconusco, a través de conceptos y elementos metodológicos relacionados con el tema de la memoria, la memoria histórica y el método histórico. En función de ello hemos observado situaciones generadas en el entorno social en el que operó este medio de transporte y comunicación, en distintos pueblos de la región y no solo en la extensión territorial que representaba el derecho de vía, con el ferrocarril como justificación.

Buscamos identificar en las memorias de gobierno revisadas toda interacción vinculada a la presencia del Panamericano en los pueblos de Soconusco durante el periodo de la década de 1920. Durante la búsqueda de fuentes primarias en municipios que pertenecen a la región se advirtió que varios de los acervos habían sido quemados, extraviados o desaparecidos. Lo anterior hace eco con la afirmación de Hartog quien ha señalado que los archivos son una memoria de la nación, en tanto que lo que existe es debido posiblemente a que las personificaciones de algunas administraciones estatales y municipales así lo han decidido.¹¹³ En contraparte, los distintos colectivos municipales existentes hoy en día en Soconusco parecen haber optado por dejar en el olvido lo que pudiera haber estado escrito en los documentos que existían, a tal grado que a nivel local no hay rastros del ferrocarril en los archivos, con excepción de lo hallado en algunos acervos de la capital del estado y, de la existencia de algunas cajas con documentos relacionados con la temática en la ciudad de Tapachula, en los que existe información sobre la década de 1930 y sobre todo de la década de 1940 en adelante.

En los documentos que conforman las memorias de gobierno se advierten omisiones que han podido observarse al confrontar los contenidos de documentos encontrados en los diferentes acervos revisados. Las omisiones identifi-

113 Hartog, "Archivos e historia (1979-2001)".

cadas alrededor de la conformación del municipio de Suchiate o del puente de Huehuetán pudieran reflejar falta de interés hacia las necesidades y demandas sociales expuestas o, su desconocimiento. Por lo tanto la sinergia que emerge en torno a estas situaciones se observa cuando de alguna manera se les vincula con el ferrocarril y es posible que esto se deba a que este es un medio de transporte y comunicación que podía transformar la situación de aislamiento en la que se encontraban las localidades y fincas de la región. El Panamericano era una obra federal construida por una decisión tomada desde el centro del país, aunque con efectos deseables a nivel local relacionados con la construcción de nuevos caminos que permitieran vincular distintas localidades entre sí y con el medio de transporte y comunicación.

Debido al ferrocarril ciertas situaciones –en apariencia no relacionadas con el mismo– se hicieron presentes en los archivos y en las memorias. La documentación encontrada muestra que por lo menos los municipios de Tapachula, Suchiate, Huixtla, Huehuetán, Escuintla y Acapetahua encontraron en la presencia del ferrocarril una manera de legitimar sus solicitudes de infraestructura y tierras. Si bien esta no se hace explícita, se advierte la intencionalidad de usar la presencia del Panamericano para obtener el apoyo gubernamental necesario, para resolver problemáticas específicas. Esto es importante porque la continuidad en la expresión de necesidades sociales que no eran atendidas con oportunidad permite ver la centralidad que revestía la presencia del ferrocarril y que forma esta parte de la memoria histórica.

Contrario a las suposiciones del gobernador Efraín Gutiérrez, observamos que la presencia del ferrocarril no implicó que los pueblos de Soco-nusco contaran con mejor infraestructura; fue necesario que se repitieran las voces de los solicitantes y aun así no siempre fueron escuchadas. Además, aunque algunos pueblos recibieron apoyos en el contexto de la presencia de este medio de transporte, su atraso social en términos del desarrollo de tipo capitalista no menguó pues la situación tenía relación con procesos sociales previos que han sido estudiados desde la historia y otras disciplinas y con procesos contemporáneos a estas demandas. Respecto del ámbito agrario se conocen las formas de concentración de la tierra y las condiciones de las

relaciones laborales que han generado sentidos conflictos, porque reproduían la desigualdad social presente en la región. El ferrocarril ha sido uno de los objetos de la memoria histórica que ha permitido perpetuar y hacer trascendentales situaciones como las que aquí hemos analizado. Las omisiones que se hacían son evidencia de que las diferentes administraciones estatales, tenían posturas distintas, aun si con sus acciones contribuyeron a reproducir una estructura socioeconómica que terminó dando presencia al Ferrocarril Panamericano en la memoria histórica.