

LA REORGANIZACION DEL SISTEMA FERROVIARIO PORTEÑO. 1867-1876

Mtro. Romeo Cruz Velázquez

A MANERA DE ANTECEDENTE.

El ferrocarril empezó a circular en 1825 en Inglaterra, entre Stockton-Darlington, construido para llevar carbón hasta el muelle. Para mediados del siglo decimonónico ya se podía viajar con toda la comodidad de Londres a Edimburgo, y la red ferroviaria británica unía la capital del Imperio con la lejana Aberdeen en la costa nororiental de Escocia, a través de dos rutas Glasgow y Newcastle Edimburgo, y la comunicaba con los principales puertos y ciudades de toda la isla.¹

El resto de Europa no fue ajena al impacto económico y urbano que el tren estaba causando en la Gran Bretaña. Para 1832 Francia contaba con la construcción de algunos ramales alrededor de Saint Etienne- Río Loira y Saint Etienne- Lyon. Empero, es durante el gobierno de Napoleón III que se propicio la organización de seis grandes compañías de ferrocarriles.²

De igual forma, en España las vías férreas jugaron un papel determinante para su integración al libre comercio. Por ejemplo, en el País Vasco, la construcción de los ferrocarriles se inicio en 1857, con el tendido entre Tudela- Bilbao concluido en 1864. A partir de entonces se construyo una tupida red de líneas férreas que contribuyeron a acelerar el proceso de modernización e integración de la población vasca.³

Por muchos factores, el ferrocarril se convirtió para el País Vasco en la principal representación de la modernidad económica. Condiciones totalmente nuevas fueron creadas para el desarrollo industrial al permitir un transporte terrestre barato, mucho más rápido que el realizado por sistemas tradicionales y en mayores dimensiones. A los centros productores los comunicó con sus mercados y, de esta forma, permitió los consumos masivos que la nueva industria requería. También impulsó la conexión entre centros productores de materias primas, de manera que, en el último término, posibilito la instalación y desenvolvimiento de empresas febriles ubicadas en lugares hasta entonces lejanos de las áreas del desarrollo económico.⁴

La construcción del ferrocarril no sólo afectó a la economía de la sociedad vasca, sino a la organización social y la cultura, como consecuencia de las corrientes migratoria. Amplias posibilidades se abrieron a masas de población para recorrer grandes trayectos en un corto espacio de tiempo y a

precios impensables en décadas anteriores. Aparecieron nuevos hábitos cotidianos y estacionales, se dieron mejores contactos entre la sociedad, hasta entonces poco vinculadas entre si, y se auspició la penetración progresiva de Estado-nación. Así, pertenecer a la misma nación en el ámbito del territorio del Estado tomó carta de naturaleza, sellando definitiva mente el paso a la modernidad.⁵

Asimismo, la construcción de estas vías férreas permitió al municipio de Bilbao cambiar su trazo urbano. Pudo ampliar su territorio, lo cual venia solicitando desde 1821, aunque no fue sino hasta 1861 que se promulgó la Ley que autorizaba al gobierno bilbaino poder extender los límites territoriales de la villa, hasta donde reclamaran sus necesidades, las mejoras del puerto y la construcción del ferrocarril que la ponían en comunicación con el interior del reino.⁶

No sólo el Viejo Continente tuvo cambios económicos y de infraestructura urbana traídos por la aparición del tren, sino también América. Dos años después de que los ingleses inauguraran el primer ferrocarril, en los Estados Unidos de Norteamérica se autorizó la construcción de una vía férrea. El ferrocarril entre Baltimore y Ohio fue aprobado legalmente en 1827, y en mayo de 1830 hizo un recorrido de 21 Km. En Charlestown, el deseo de dominar el comercio del interior de Carolina del Sur y Georgia, impulsó a la muy activa Cámara de Comercio a construir el ferrocarril de Charlestown a Hamburgo, que intercepto el comercio entre la región algodonera, situada a los pies de las montañas Savannah, en la desembocadura del río del *mismo* nombre. Abierta la ruta al servicio de los pasajeros en 1831, y completada la vía en 1833, este ferrocarril fue el may largo del mundo en aquella época.⁷

Hacia 1840 los ferrocarriles tenían 4500 Km. de vías. Para 1850 se habían tendido más de 14000 Km. Entre 1850 y 1860 se agregaron 30000 más. Y al finalizar la década de los sesenta, el total de vías se aproximaba a los 50000 Km.⁸

Respecto a los países de América Latina, se puede indicar que tuvieron que esperar pocos años a la inauguración de la primera vía férrea. En 1837 Cuba inauguraba su línea de tren La Habana-Güines. En Chile, la aparición del ferrocarril se dio en 1850, cuando comenzó a funcionar el trayecto entre Cadera y Copiapó; dos años más tarde, en 1852 la capital Santiago, ya estaba vinculada por vía férrea con el puerto de Valparaíso. Y en 1851 en Perú se inició el recorrido ferroviario entre Lima-El Callao.⁹

La inauguración del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, no solo hizo que se elevara la circulación de personas por el puerto antes mencionado, sino que, además, fue una de las causas que modificó la funcionalidad y fisonomía de las áreas urbanas y semiurbanas adyacentes a su trazado. La zona portuaria había quedado unida con el suburbio de Almendral ocupando un espacio de edificios compactados. Nuevas construcciones cambiaron el aspecto del centro. En tanto que el Almendral se transformaba en un barrio de hermosas casas ocupadas preferentemente por comerciantes extranjeros, hoteles, negocios y bancos fueron instalados sobre la estrecha calle de la aduana, a cuyo alrededor apenas quedaban vestigios de la vieja ciudad colonial.¹⁰

La política económica de México para el periodo de la República Restaurada se centró principalmente en estimular las actividades más ligadas a la exportación, por lo que los medios de comunicación jugaron un papel importante en este proyecto nacional. Dicha necesidad de mejores y más rápidos medios de transporte hizo que los liberales tuvieran una fe ciega en las vías férreas, como factor indispensable para la vinculación entre zonas productivas, núcleos de población y mercados. De ahí que Manuel María de Zamacona y Murphy declaraba:

los caminos de hierro resolverán todas las cuestiones políticas, sociales y económicas que no han podido resolver la abnegación y la sangre de dos generaciones¹¹

Para el gobierno federal la línea ferroviaria que tuvo prioridad fue la que comunicaría a la ciudad de México con el puerto de Veracruz a través de Córdoba y Orizaba, ya que continuaba siendo la zona portuaria más importante del Golfo de México. Este propósito beneficiaba directamente a la élite porteña, por ser su actividad principal el comercio de largo alcance. El contar con este medio de comunicación les permitiría extender su red mercantil, transportar rápido y más barato los artículos de exportación e importación.

La introducción del ferrocarril en territorio mexicano fue tardía en comparación con otras ciudades. La primera concesión otorgada para tender las vías férreas que conectarán a la ciudad de México con la plaza porteña, pasando por Córdoba y Orizaba, fue dada al comerciante-empresario veracruzano Francisco de Arrillaga en 1837. El proyecto ferroviario no pudo avanzar durante las siguientes décadas debido a la inestabilidad política del

país, a las guerras extranjeras y a las luchas civiles. No fue hasta el periodo de la República Restaurada que se concluyó la obra.¹²

Hubo otras concesiones ferroviarias durante esa época como la concedida al empresario Ramón Zangróniz, quien en 1865 se le autorizaba que conectara a la ciudad de Veracruz con Puebla, pasando por Xalapa y Perote. Dicha vía férrea se terminó en 1875. Se puede mencionar el tren que unió a la plaza porteña con la región Sotavento. Esta empresa fue integrada por el ayuntamiento y por comerciantes, empresarios y propietarios porteños. Los trabajos se iniciaron en 1864 y fue terminada ya en el periodo del porfiriato.¹³

En realidad el grupo de Veracruz insistió en impulsar las empresas ferroviarias y el mecanismo principal que utilizó fue la corporación municipal.

Si bien la élite porteña estaba interesada en integrarse a la política económica llevada por el gobierno federal, por convencer así a sus intereses, y el ferrocarril que era considerado un factor importante, ello no implicó que estuvieran dispuestos a ceder el control que tenían sobre su espacio. Esto se puede percibir a través de las fricciones que tuvo el cabildo con la Compañía Ferrocarril Mexicano. Mientras la corporación municipal deseaba que el tren entrara por la parte norte de la ciudad, la empresa insistía en introducirlo por la parte sur de la misma. El choque de intereses se refleja desde el comienzo de la obra, en 1867, hasta después de la inauguración de las vías férreas, en 1873. En dicha pugna se puede ver la participación de cinco actores que son: las autoridades locales, las estatales, las nacionales, los socios de la firma y las casas comerciales más importantes de la plaza porteña.

El tren no sólo trajo cambios en la economía del puerto veracruzano, sino también transformaciones en su traza urbana provocó la llegada de emigrantes, principalmente mexicanos, que buscaron ocupación tanto en la construcción de las vías férreas, como en las diferentes actividades que demandaba una ciudad que estaba creciendo, por lo tanto solicitaba mayor fuerza de trabajo, entre las actividades que realizaba esta nueva población se puede citar la de estibadores, enfardeladores, carretilleros, arrieros, servicios domésticos y profesionistas. Asimismo para esta época arribó una minoría de empresarios, conformado por españoles, ingleses y norteamericanos que querían aprovechar las nuevas perspectivas comerciales y empresariales que el país ofrecía. Estos habitantes se establecieron cerca de la estación del ferrocarril ya fuera en extramuros o intramuros, rompiendo con esto el trazado urbano que la ciudad había conservado desde la época colonial.¹⁴

LAS PRIMERAS CONCESIONES 1837- 1867

La idea de construir un ferrocarril que comunicara a la capital con la plaza porteña se inició desde los años treinta del siglo XIX, y cuando apenas llevaba doce años de inaugurado el primer camino de fierro del mundo que iba de Stockton a Darlington, y tres el de Liverpool a Manchester; el acaudalado veracruzano Francisco de Arrillaga obtuvo el 22 de agosto de 1837 la concesión para construir un ferrocarril de México a Veracruz. El gobierno no iba a dar subvención alguna; antes bien, la compañía constructora debía pagar al erario a partir del año undécimo de su construcción la suma de \$ 50,000.00 anuales hasta completar 1 millón de pesos, dicha cantidad de dinero se utilizaría en el mejoramiento de caminos laterales. La misma licencia especificaba que la empresa debería concluir la obra en un plazo de doce años; los fletes de Veracruz a México no debían exceder de \$ 11.00 por carga de cuatro quintales; la empresa quedaba obligada a construir un ramal a la ciudad de Puebla; la correspondencia pública se transportaría gratuitamente; y durante treinta años nadie más podría hacer una vía férrea entre México y Veracruz, dándole así al permiso, el carácter de privilegio exclusivo.¹⁵

Una vez obtenido este contrato, Arrillaga se dedicó a reconocer personalmente todo el trayecto, y contrató ingenieros hábiles para que trazaran la línea acometiendo con todo entusiasmo el trabajo puesto; no obstante, tres años después no se había tendido un solo kilómetro de vía y la concesión quedó sin efecto. Esta falta de interés por llevar a cabo la construcción de las vías férreas se debieron a varios factores, uno fue la atención nacional desviada a la guerra de los pasteles entre México y Francia en 1838, y como consecuencia de éste también concurría la lucha entre federalistas y centralistas recrudescida brutalmente en 1840, asimismo la muerte de Arrillaga faltó la idea, el plan y la constancia de quien había concebido y calculado la obra.¹⁶

Cinco años después de la primera concesión, el presidente Santa Anna restableció el derecho de avería, y se hizo un contrato con los acreedores antiguos para dedicar todo el producto de este impuesto (2% adicional sobre los derechos de importación cobrados en la Aduana de Veracruz) a la construcción de un camino de fierro desde este puerto al río San Juan (pueblo colocado a poco más de 25 Km. de Veracruz a orillas del río del mismo nombre), así como a la compostura de la carretera de Perote, quedando los productos de ambas rutas hipotecados al pago de réditos y capital, hasta que, extinguida

la deuda, pasaran al dominio de la propiedad de la nación. Además quedaban libres de todo impuesto los trenes, carruajes y demás útiles "adherentes" al ferrocarril. Así mismo se concedió el 13 de julio de 1843, permiso para celebrar una feria anual y perpetuar en el punto final del trayecto. El 16 de diciembre de 1843 fue autorizado por única vez la introducción de 50 casas de madera ya hechas para instalarlas en las inmediaciones de Río San Juan.¹⁷

Los acreedores de realizar dichos proyectos no cumplieron sus compromisos porque en siete años apenas llevaban 5 de los 28 kilómetros de vía contratadas, y el camino de Perote- Veracruz llegó a ser intransitable. Por estas razones, el gobierno recuperó en enero de 1849 la concesión otorgada y emprendió los trabajos por su cuenta. Después de veinte meses de arduas labores se logró por fin, terminar el primer tramo de vía construido en México, con una extensión de 13 kilómetros entre Veracruz y el Molino. La inauguración de esta vía consistió en un viaje para 200 personas a 40 kilómetros por hora, encabezado por el jefe político y comerciante José de Emparan, siendo el tren jalado por la locomotora belga "La Veracruzana". Desde entonces hubo carros de primera y segunda clase para los viajeros; el pasaje de ida y vuelta entre el puerto y Tejería en carro cubierto de primera clase costaba \$ 1.50.¹⁸

Para diciembre de 1853, la Jefatura de Hacienda de Veracruz había gastado \$121,077.00 en su conservación, sin que las obras adelantaran gran cosa. De la fecha antes citada a septiembre de 1854, avanzó en una extensión de 1,630 metros, y se, construyó un ramal a la Caleta; en todo ello se gastaron \$ 103,065.00. El ingeniero Santiago Méndez se hizo cargo de la construcción en septiembre de 1854; comenzó por desbaratar el tramo de la Caleta y prosiguió las obras; en tres años construyó 13,903 metros de vía, es decir, puso en perfecto estado de servicio una línea de 25,671 metros al costo de \$ 313,088.00. Entonces en la línea serían 2 locomotoras, 3 coches para pasajeros y 8 vagones de carga.¹⁹

En 1857 se entregó a los empresarios veracruzanos Antonio y Manuel Escandón la concesión del ferrocarril México- Veracruz, con el siguiente subsidio: 8 millones de pesos de nueva emisión y pago privilegiado con cupones " que ascendían a 6 millones, correspondientes al interés del 5% durante 15 años, amortizándose el capital a una tasa del 2% anual. A cambio de este fuerte subsidio, los concesionarios se obligaron a entregar a la Tesorería de la Nación 8 millones de pesos en bonos de la deuda interior, cotizados entonces a un 3% de su valor nominal. Para el pago de los intereses y amortización de estos bonos, se consignó el 10% del impuesto de mejoras

materiales, entregado en los puertos por las respectivas aduanas marítimas a los representantes de la empresa.²⁰

La operación consistió en hacer de pago privilegiado una parte de la deuda interior, elevando en un 2% su interés. Además la concesión permitió a los empresarios fijar las tarifas con conocimiento del gobierno; les prohibió hipotecar el privilegio sin aprobación oficial y pasando la empresa a manos extranjeras; constituyó como propiedad perpetua de los accionistas todo el camino y sus pertenencias; comprometió a los hermanos Escandón a tener concluidas 30 leguas de camino en el término de seis años; previno que el reconocimiento de la línea se hiciese en ocho meses; fijó una multa de \$ 150,000.00, si no cumplía con la construcción de las 30 leguas, perdiendo también, el privilegio y el fondo de 8 millones; estableció que el gobierno percibiera el 20% de las utilidades líquidas; y por último, comprometió al concesionario a edificar en la ciudad de México una penitenciaría y una casa de inválidos con un costo mínimo de 1 millón de pesos.²¹

La anterior concesión debió ser apoyada por algunos liberales veracruzanos, porque no existe constancia de que el Gobernador Manuel Gutiérrez Zamora o la misma Legislatura, protestaran de manera formal. Igualmente existía, el antecedente de que el Gobernador veracruzano buscaba favorecer la construcción de vías férreas; en su memoria de junio de 1857, indicaba la importancia que tenía la movilización mercantil y el acceso a los mercados de consumo para los grupos de comerciantes del puerto de Veracruz o para los sectores involucrados en la explotación de productos agrícolas como el tabaco.²²

Cabe mencionar que las autoridades antes mencionadas pertenecían a importantes familias de comerciantes del puerto de Veracruz. Asimismo la élite local porteña debió haber visto con buenos ojos el hecho de que a los hermanos Escandón se les concediera la concesión del ferrocarril, porque el comerciante- empresario Manuel, oriundo de Orizaba, tenía relaciones de negocios con las casas comerciales nacionales y extranjeras establecidas en la ciudad, pues en 1833 compró una compañía de diligencias con el permiso autorizado de operar una parte de la línea que corría de Veracruz a México por la ruta de Xalapa.²³

En realidad fue el primer esfuerzo eficaz del Gobierno Federal para impulsar las obras del ferrocarril de Veracruz; la guerra de Reforma se, desencadenó durante tres años por todos los ámbitos del país. Los trabajos

abandonados, casi sin excepción, los hermanos Escandón no pudieron cobrar, al decir de sus defensores, ni el primer semestre de rédito, de suerte que para agosto de 1859, ya tenía el erario, un adeudo con ellos aproximadamente de 1 millón de pesos, en cambio, parece que si cumplieron con el compromiso de entregar los 8 millones en bonos de la deuda interior.²⁴

Cuando la contienda se resolvió en favor del partido liberal con las batallas de Silao y Calpulalpan, y Juárez entró a la capital de la República, Antonio y Manuel Escandón obtuvieron un nuevo arreglo que les compensó la falta de cumplimiento de la concesión anterior. Por decreto del 5 de abril de 1861, el gobierno refrendaba a los concesionarios el privilegio exclusivo para la construcción y explotación de un camino férreo de Veracruz a Acapulco, pasando por la capital de la República, este decreto presentó algunas innovaciones: la amortización de capital del fondo de 8 millones de pesos y el pago de los réditos al 5%, se haría mediante la entrega de \$ 560,000.00 pesos anuales en efectivo durante 25 años, tornados del 20% del derecho de mejoras materiales cobrado en los puertos; el gobierno para garantizar el pago de esta subvención emitió un papel especial de cuya venta a los causantes del impuesto se encargaría la compañía, pues para el pago del derecho las oficinas recaudadoras no aceptarían dinero en efectivo, sino solo este papel; el concesionario quedaba libre de la obligación de construir una penitenciaría y una casa de inválidos como compensación a los réditos no percibidos de 1857 a 1860; la compañía podía importar libre de derechos los artículos necesarios para la construcción y uso del camino por el termino de 30 años, destinados a la compra en el extranjero de esos artículos, la compañía podía también exportar libremente los \$ 560,000.00 de la subvención. De igual forma los hermanos Escandón se comprometieron para que en un plazo de cinco años estaría en servicio la parte de la rota general y el ramal necesario para unir México con Puebla; si faltaren a las estipulaciones convenidas, incurrían en una multa de \$ 300,000.00; por último, el gobierno concedía como premio a la empresa, la mitad de los terrenos baldíos que se habían reservado en los contratos de apeo y deslinde, celebrados para el caso de Sonora, con la compañía deslindadora de Juan B. Jecker, dándose así los títulos de propiedad de los terrenos a los Sres. Escandón, el mismo día en que los trenes hicieran el primer viaje de la capital a Puebla.²⁵

La concesión anterior para la construcción del ferrocarril, no se pudo llevar a cabo porque ocho meses después, fondeaban en las costas de

Veracruz los barcos de la Triple Alianza iniciándose así la guerra de Intervención y del Imperio. Los trabajos de la vía se suspendieron una vez más.

La ocupación parcial del Estado de Veracruz por tropas francesas y la necesidad que éstos tenían de facilitar su propio transporte y material de guerra para el sitio de Puebla y formar su línea militar desde el mar hasta las ciudades del interior del país, condujeron al invasor a contratar con el concesionario el 23 de diciembre de 1862, la continuación del camino, suministrando los fondos necesarios.²⁶

Ya en pleno régimen imperial el 19 de agosto de 1864, Antonio Escandón traspasó el privilegio y la propiedad de la vía construida, así como todo el material y herramientas de la obra a una compañía inglesa que tomó el nombre de Compañía Limitado del Ferrocarril Imperial Mexicano ", a cambio de \$ 2,000,00000 en bonos y 4% del beneficio neto anual de la compañía, todo esto a perpetuidad para 10s Escandón y sus descendientes. La compañía inglesa cuyo capital era de 2,700,000.00 libras esterlinas, dividido en 135,000 acciones de 20 libras cada una, consideró que el costo total del camino, incluyendo los tramos construidos, ascendía a 5,239,120 libras esterlinas (unos 27 millones de pesos mexicanos) por lo tanto, necesitaba el subsidio gubernamental para concluir la obra. Antonio Escandón hizo las gestiones necesarias ante el Gobierno Imperial para lograr una nueva concesión, mientras en Londres , los accionistas encargaron a la compañía constructora Smith-Knight la ejecución de los proyectos.²⁷

El interés mostrado por Maximiliano en la construcción del ferrocarril a Veracruz, como vital para la estabilidad de su régimen hizo que expidiera el decreto del 26 de enero de 1865, en que aprobaba la cesión del camino de hierro hecho por Antonio Escandón a la Compañía Ferrocarril Imperial Mexicano y daba las bases de un nuevo convenio. Este documento, además de lo convenido en la concesión de 1861, estipulaba la exención de toda clase de derechos, peajes e impuestos durante los diez primeros años, contados a partir del día en que fuera puesta en servicio toda la línea. Además, la fijación de la siguiente tarifa máxima de fletes: \$ 100.00 por tonelada métrica para la primera clase de productos, \$90.00 para la segunda y \$80,00 para la tercera, harían una disminución de esos precios del 15% dentro de los diez primeros años de la explotación de toda la línea y en los diez siguientes de otro 10%. Asimismo se estipulaba el pago del gobierno a los concesionarios de un subsidio de \$ 140,000.00 trimestrales durante veinticinco años (equivalentes a los \$

560,000.00 anuales de la concesión del 61); un descuento del 75% sobre la tarifa vigente en los transportes de tropa y municiones de guerra hechos por el Imperio. Para facilitar sus trabajos, el gobierno se obligaba a pagar a la compañía un 15% adicional a los derechos cobrados en las aduanas, en cambio se entregarían al Estado, por un valor equivalente, acciones del ferrocarril imperial, los cuales serian in abonables y no ganarían intereses durante la construcción de la línea; a su vez la compañía se obligaba a terminar el camino con su ramal a Puebla para el lo. de enero de 1870.²⁸

La intervención de la compañía inglesa, dotada de más fondo que los Escandón aceleró el ritmo de construcción. Unos meses antes del desplome total de su gobierno, Maximiliano pudo inaugurar entre músicos y banquetes el tramo de 139 kilómetros que llegaba hasta Apizaco.²⁹

LOS ABATARES DE LA CONSTRUCCION FERROVIARIA 1867 -1872

La concesión de 1861 estipulaba que Escandón podía ceder libremente sus derechos a una tercera persona, pero al convertirse en reo de infidencia por haber tratado con el ejército francés al avanzar éste sobre Puebla y por haber sido miembro de la comisión de imperialistas que ofreció el trono a Maximiliano, y como el Gobierno Republicano no consideraba válido ninguno de los actos del Gobierno Imperial, tanto Escandón como la compañía inglesa perdieron sus derechos y privilegios y se vieron amenazados con el pago de fuertes multas.³⁰

El presidente Juárez, quien compartía la fe ciega de los liberales en los ferrocarriles y apartándose del camino de severidad que las leyes emitidas por él mismo le marcaban, muy pronto inició pláticas con los representantes de la compañía y el 27 de noviembre de 1867, cuatro meses después de la ocupación de México y once días antes de la apertura de sesiones del IV Congreso de la Unión, expide un decreto en uso de sus facultades extraordinarias, indultando a la compañía de la pena de caducidad en que había incurrido. Su decisión se fundó en:-

“... la trascendental importancia de la vía férrea destinada a unir la capital de la República con el principal puerto de ella en el Golfo de México; los grandes intereses comprometidos en las empresas con crédito de México, obligado por los bonos que circulaban, particularmente en Inglaterra; y por último el gobierno comprendió que la declaración de caducidad equivaldría a paralizar el ferrocarril de Veracruz, cuyas acciones perderían el corto valor que aún les queda...”³¹

Si bien, la élite porteña se encontraba de acuerdo con la llegada del ferrocarril a la ciudad porque beneficiaba sus transacciones comerciales, eso no fue suficiente para que accediera a la demanda de la compañía Ferrocarril Mexicano de querer introducir el tren por la parte sur de la plaza, ya que esto afectaba directamente sus actividades económicas, por encontrarse establecido su centro mercantil en la parte norte del puerto, por lo que a través del ayuntamiento demandaron que esta vía férrea entrara por el lugar antes mencionado.

Lo anteriormente dicho lo podremos percibir en la misiva que enviaron al jefe militar de la plaza el 12 de diciembre de 1867, en donde señalaban que consideraban perjudicial a los intereses del municipio y a la salubridad pública el establecimiento de almacenes para la compañía del ferrocarril, por el “ lugar y forma “ en que prescribía la primera parte del artículo 36 dictado por el gobierno federal, pues en sesión de cabildo se acordó dirigirse a las autoridades superiores una solicitud en donde pedían autorizaran de otra manera las necesidades de la referida empresa, de igual forma, juzgaban que el sitio y distribución de los inmuebles de la corporación ferrocarrilera también perjudicaría “ la fortificada “ de la ciudad, de ahí que le pedían que informara a las autoridades centrales los problemas que provocaría para la defensa del puerto la edificación de estos inmuebles, dicho informe apoyaría la petición de los capitulares de cambiar de lugar estas construcciones.³²

Cabe mencionar que la negativa del ayuntamiento a la forma como estaba planeada la entrada de las vías férreas a la ciudad, así como el lugar elegido para construir sus oficinas no era nueva, ya que venía desde mediados de la década de los sesenta. Estas partían de la estación ubicada cerca del Baluarte de Santa Bárbara, de ahí saldría un ramal que corriendo la muralla por su lado sur, lograría penetrar en la ciudad por una puerta colocada a un costado del Baluarte de Santiago, dicha extensión, ya intramuros, después de recorrer la llamada calle de la Playa concluiría su marcha en una terminal edificada sobre la plaza de la carnicería y cerca de la Aduana Marítima.³³

Aunque desconocemos cuáles fueron los motivos que determinaron que la compañía quisiera meter el ferrocarril por la parte sur de la ciudad y no por la norte, donde desde la época colonial entraban y salían las mercancías, podemos suponer que se debió a que la empresa quiso aprovechar la estación ubicada cerca del Baluarte de Santa Bárbara, ésta había sido construida desde los años cuarenta, por lo que si tomamos en cuenta este punto de referencia, podemos observar que partiendo hacia el sur es más corta la distancia para llegar al muelle.

La idea de introducir el ferrocarril a la ciudad por la parte sur de la plaza no fue bien recibida por uno de los miembros del municipio; el comerciante Francisco Canal, quien en 1865 manifestaba que el ferrocarril, al cruzar entre la Alameda y la Puerta de la Merced un sitio de paseo bastante concurrido por ancianos y niños podían causar una desgracia, por ello sugería el cambio de la vía férrea y de la estación de madera instalada en intramuros. Esta sugerencia

hecha por Canal fue bien recibida y apoyada por los miembros del cabildo, esto sirvió para que demandaran a las autoridades imperiales el traslado de la terminal a otro sitio.³⁴

Se puede inferir que la posición tomada por las autoridades locales porteñas, provocó que en las negociaciones sostenidas por la compañía ferrocarrilera con el presidente Juárez en 1867, solicitaran a éste último un apartado donde les autorizaran construir el ferrocarril como lo tenían planeado, de ahí el artículo 36 que indicaba:

"En el puerto de Veracruz la compañía tiene la facultad: 1o.- De construir dentro de la ciudad almacenes a lo largo de la muralla, lo cual puede variar previa la aprobación de la obra por el Ministerio de Guerra".³⁵

Como se puede observar dentro de este artículo jugaba un papel preponderante el Ministerio de Guerra para la aprobación de las obras del ferrocarril, por lo que el cabildo solicitaba a las autoridades militares su intervención para que la empresa cambiara su propuesta original.

El ayuntamiento no sólo pidió apoyo a los altos mandos militares para impedir que la empresa ferroviaria llevara la obra de construcción del tren como lo tenía planeado, sino que también recurrió a otras autoridades superiores. Los capitulares le notificaron al jefe político Antonio Carvallo Ortegale el 12 de diciembre de 1867, que les había llamado la atención el artículo 36 decretado el 27 del mes pasado, relacionado a las nuevas concesiones que se le hacían a la empresa ferroviaria de Veracruz, y no estando de acuerdo con esta disposición convinieron dirigirse al Ministerio de Fomento un manifiesto donde se le diera las razones que tenían para negar su consentimiento en el momento que la compañía intentara poner en vigor la citada resolución.³⁶

Para que el jefe político Carvallo entendiera los motivos que tenían para negarse a obedecer tal decreto, el municipio le señalaba que en 1865, el gobierno de Maximiliano le había dado a la empresa las mismas concesiones que ahora se le otorgaban, y de igual forma el cabildo se opuso a tal edicto, y para constancia de tal posición, esta institución enviaría a las autoridades centrales copias certificadas de los antecedentes relativos al asunto y renovarían las causas que entonces daban, hicieron notar que a pesar del régimen absolutista que existía en aquella época y del carácter arbitrario de las disposiciones que emanaban del poder local, fue atacada la disposición judicial que mandó suspender la continuación de la obra ya iniciada por la empresa.³⁷

El municipio esperaba que el gobierno central atendiera los argumentos de estricta "justicia" y procurara proveer de otro modo distinto el prescrito artículo 36, ya que al construir la empresa los edificios en el sitio elegido, afectaría la salud pública. Agregaba que estos inmuebles también perjudicarían " la línea militar fortificada " y a los intereses del Fisco.³⁸

Por último, los capitulares manifestaron su espera para comunicar esta decisión de oposición al proyecto de la empresa ferroviaria, a las autoridades superiores y deseaban la consideración justa de su petición.³⁹

Puede percibirse que el principal argumento manejado por el cabildo al jefe político Carvallo, era el indicar que en su momento un gobierno autoritario y déspota había entendido cómo afectaría a la higiene de la ciudad el hecho de construir la compañía ferroviaria y sus inmuebles en la parte oriente de la ciudad, de ahí la espera de que un gobierno considerado democrático y liberal les daría la razón.

La compañía ferroviaria comunicó al municipio porteño el 14 de diciembre, su posición con respecto a la petición de no construir sus inmuebles junto a la muralla. G.B. Crawoley, representante en la ciudad de la empresa, le indicaba al cabildo que se le había notificado una orden para que destruyera los "cimientos" que se habían levantado para la estación de pasajeros del ferrocarril, no obstante, no le correspondía a él tomar esta decisión, sino a mandos superiores, aunque apuntaba que la compañía no renunciaba a la concesión que le otorgaba el "supremo gobierno", por lo que protestaba a fin de dejar a salvo los derechos de la corporación.⁴⁰

Crawoley continuó mencionando que era evidente la necesidad por parte de la empresa del ferrocarril, el establecer su terminal en la parte de la ciudad inmediata al mar, no existiendo más que dos lugares en que podrían construirse, pues era donde en ese momento se estaba edificando y la plazuela de la Caleta, y puesto que el municipio se oponía a que se continuara la obra en donde actualmente se estaba llevando, no quedó otra alternativa a la compañía ferroviaria que levantar la estación y los almacenes en la plazuela de la Caleta. Asimismo añadía que no existía ningún impedimento para que sus representantes obtuvieran esos terrenos, porque conforme al artículo 6° del decreto del 27 de noviembre último, se indicaba que los predios pertenecientes a los municipios podían pasar a llanos del consorcio ferroviario, por causa de utilidad pública y el valor de dichas tierras lo trazarían dos peritos; uno por

parte de la corporación y otro por parte del propietario, el pago del solar se haría en acciones del ferrocarril.⁴¹

Además les recordó a los capitulares el artículo 36 de la concesión en donde apuntaba que la empresa tendría en primer lugar el poder de construir dentro de la ciudad almacenes a lo largo de la muralla, y en segundo de edificar un muelle para descargar la maquinaria, los planos de dichas edificaciones debían ser aprobados por el Ministro de Fomento, por lo que pensaba que siguiendo estas disposiciones accederían a dicha solicitud, pues no encontraba ninguna dificultad.⁴²

El representante de la compañía no sólo recordaba a los miembros del ayuntamiento los privilegios que le otorgaba a la empresa la concesión de la construcción del ferrocarril sobre la expropiación de terrenos municipales, sino que igualmente les hacía un antecedente de esta petición. Crawoley decía que cuatro años antes los comerciantes-empresarios Alejandro Campero y Francisco Mosquera, apoderados de Manuel Escandón presentaron una solicitud al cabildo, pidiéndole cediera la plazuela de la Caleta con el objeto antes indicado, esta demanda debería estar archivada en la "Secretaría".⁴³

Por todo lo anteriormente expuesto esperaba que el municipio diera a la empresa la plazuela de la Caleta, para establecer en ella las bodegas de depósito y estaciones, en la inteligencia de que se pagaría el justo valor del terreno en los términos que indicaba la Ley. Al mismo tiempo pedía se permitiera unir la terminal que se establecería con el muelle público, por medio de un ferrocarril de tracción animal que pasaría por la calle de la playa.⁴⁴

La misiva enviada por Crawoley al cabildo, mostraba que la compañía ferrocarrilera no aprobaba la idea de cambiar sus instalaciones, por lo que quisieron hacer valer el artículo 36, el cual les permitía edificar su terminal y bodegas junto a la muralla, sin embargo dos años antes el municipio había interpuesto una demanda ante las autoridades imperiales y habían podido parar la obra, de ahí que a su vez empezaran a negociar la compra del predio de la plazuela de la Caleta, quizá para demostrar a las autoridades locales que en un momento dado si estaban dispuestos a cambiar sus inmuebles o tal vez dando tiempo a que el gobierno federal ratificara su autorización de erigir sus oficinas donde las estaban construyendo, ya que durante los siguientes años se continuaron los trabajos de edificación en la parte oriente de la plaza.

La insistencia de la compañía ferroviaria de introducir la vía férrea por la parte sur de la ciudad, pudo ser también un reflejo del autoritarismo que

caracterizó a la compañía durante la construcción del ferrocarril Veracruz-México, pues durante este periodo hubo varias quejas contra la empresa por considerarla prepotente, ésta a su vez se amparaba en el profundo interés político del Gobierno de la República en favor de la comunicación ferroviaria.⁴⁵

Debe mencionarse que el ayuntamiento contó con el apoyo del jefe político del cantón Alvino Carvallo Ortegá, del comandante militar de la plaza de Veracruz F. de P. Milán y del administrador de la Aduana J .A. Gamboa en cuanto a que la compañía ferroviaria cambiara su terminal y bodegas a la plazuela de la Caleta. Esto se puede observar en los oficios enviados por dichas autoridades a los miembros del cabildo a mediados de diciembre, donde notificaban respectivamente haber remitido cartas a sus superiores en las cuales hacían notar los contratiempos que ocasionaría la erección de los edificios del ferrocarril junto a la muralla.⁴⁶

La comisión nombrada por el cabildo para estudiar la solicitud hecha por D.G.B. Crawoley a nombre de la compañía ferroviaria sobre la adquisición de la plazuela de la Caleta, daba su dictamen a finales de diciembre de 1867, e inicio señalando el no tener inconveniente alguno en acceder a la petición. Igualmente manifestaron haber examinado escrupulosamente el archivo municipal para ver *si* encontraban algún compromiso por parte del ayuntamiento con las compañías del ferrocarril urbano y de Jalapa, representados por el empresario poblano Ramón de Zangróniz, porque estas compañías tenían construidos en este predio un almacén y diversas vías y solamente hallaron que el 19 de agosto de 1863, se le concedió el tránsito por la expresada plazuela, era pues conveniente respetar el compromiso contraído desde entonces con Zangróniz, sin que por este hecho se entendiera que se reconocía como "legales y validos" los compromisos de las autoridades que funcionaron durante el llamado "Gobierno Imperial".⁴⁷

En cuanto a la construcción de almacenes en el terreno, la comisión encontró que el 10 de diciembre de 1863, lo solicitó Zangróniz para edificar una estación del ferrocarril urbano ,y el 24 del mismo *mes*, los comerciantes-empresarios Francisco de P. Mosquera y Alejandro Campero como encargados de la administración del ferrocarril de Veracruz a México hicieron igual solicitud, fundándose en el permiso otorgado durante la administración de Ignacio Comonfort.⁴⁸

Ambas gestiones pasaron por acuerdo del ayuntamiento a un Consejo formado por dos regidores y un síndico para que presentaran un dictamen y

como no aparece éste en el Archivo Municipal, es indudable que el municipio no dio ninguna resolución. La comisión agregaba que para estar totalmente seguro de lo anteriormente dicho, se habían entrevistado con varios vecinos de la ciudad, pues fueron estos miembros del cabildo en ese periodo y habían ratificado este diagnóstico.⁴⁹

La junta indicó que dentro del informe se anexaba una carta escrita por Marco Fernández, quien desempeñó el cargo de Tesorero Municipal de 1862 hasta mediados del presente año, en dicha misiva señalaba que las compañías representadas por Zangróniz, ocuparon el terreno de la Caleta por autorización de personas no competentes para darlas. De igual manera lo prueba el informe dado por el apoderado de esta plaza de Zangróniz, en donde se puede observar que dichas empresas procedieron a construir su terminal sin contar la autorización del ayuntamiento. De la misma forma añadían que la empresa no debió ignorar la autoridad municipal, así como no correspondía al Prefecto el otorgarles dicho permiso, a pesar de lo anterior habían edificado en un terreno del cual no contaban con ningún título legal, por ello no tenían ningún derecho a quejarse si el dueño legítimo disponía ahora de la propiedad.⁵⁰

Respecto a la petición de la corporación ferroviaria representada por Crawoley, juzgaba que se accediera a la solicitud basándose en las siguientes razones: 1o. La protección a la empresa otorgada por el artículo de la ley del 27 de noviembre último; 2.- Porque el artículo 4o. de la expresada ley daba a la compañía el derecho de expropiación por utilidad pública de dos terrenos que necesitaría para el camino y sus dependencias; 3°.- Igualmente, el artículo 34 de dicha ley otorgaba a la asociación la facultad de establecer sus almacenes dentro de la ciudad, y si bien era cierto que el ayuntamiento debía sostener sus derechos aún ante el gobierno central si este atacaba injustamente, también era verdad que acatarían sus disposiciones si no afectaban a la población.⁵¹

Por lo antes expuesto la comisión proponía a deliberación del ayuntamiento los siguientes puntos: lo.- De parte del cabildo no existía inconveniente para que se estableciera en la plazuela de la Caleta la estación y almacenes de la empresa del ferrocarril que representaba G.B. Crawoley, y para ello debería presentar con arreglo a las disposiciones locales el proyecto de las obras que intentaba llevar a cabo; 2o.- Manifestarles que deberían respetar el compromiso contraído entre el municipio y D.R. de Zangróniz en 1863, permitiéndole el tránsito del ferrocarril urbano por el expresado predio hasta fines de 1873; 3o.- El ayuntamiento no se opondría a que la compañía del ferrocarril de este puerto a México, estableciera un pequeño ramal desde la plazuela de la Caleta hasta la del muelle, siempre y cuando para su servicio no

se empleara la fuerza de vapor y que la vía no entorpeciera ni dificultara el movimiento en las calles; 4o.- Crawoley se comprometería que a los tres meses de habersele dado posesión de los terrenos, la empresa estaría levantando los rieles que pasaban por enfrente de la puerta de la Merced y que llegaban hasta la "comisaría" ; 5o- La compañía aseguraría que las locomotoras no atravesarían la ciudad para llegar a la plazuela de la Caleta, sino pasarían por fuera de la muralla; 6o.- La autorización que el cabildo concede a la compañía del ferrocarril, según lo estipulado anteriormente, no implicaba responsabilidad alguna para esta última institución, pues solamente se reducía a otorgar el permiso que se le solicitaba, en cuanto correspondía a sus facultades y derechos; 7o. De igual forma, esta institución vería con satisfacción que la empresa ferroviaria pudiera hacer un arreglo con la de Zangróniz, y que éstas dieran por resultado evitar los daños que tuviera éste último, por obligársele a cambiar a otro lugar los almacenes que actualmente tenía en la Caleta; 8o.- En consideración a los perjuicios que resentirían las empresas de Zangróniz por trasladar a otro terreno la actual estación se le condenarían los "censos" que debería pagar al municipio por la ocupación hecha de ese predio desde 1864. Estos ocho apartados dictaminados por la comisión fueron aprobados por el ayuntamiento el 28 del mismo mes e inmediatamente enviados a Crawoley.⁵²

Los argumentos dictados por la comisión reflejaron la actitud del cabildo hacia la llegada del ferrocarril Veracruz-México, por un lado estaban conscientes del incremento económico que traería el contar con este transporte, por lo que otorgaban todas las facilidades a la compañía para que instalara sus vías férreas, bodegas y terminal en la plazuela de la Caleta, por el otro, demuestran que a pesar de los beneficios probables no estaban dispuestos a dejar que la empresa y las autoridades federales dispusiera del espacio que controlaban, y a pesar de la Ley que otorgaba a la compañía todas las libertades para disponer del terreno que necesitaba, el ayuntamiento puso sus condiciones.

Igualmente se puede percibir que la notación hecha a la compañía Ferrocarril Mexicano para que llegara a buenos términos con la empresa del ferrocarril de Veracruz-Puebla representada por Zangróniz, se debió al hecho de que esta última firma estaba conformada principalmente por la élite porteña, de ahí la posición para que no saliera perjudicada.⁵³

Otro factor percibido en estas disposiciones es el hecho de que el municipio estaba respetando el espacio urbano, ya que desde la época colonial se había destinado la parte norte de la plaza para realizar las transacciones comerciales, lugar donde no solamente se concentraban las autoridades civiles y religiosas, sino también las casas comerciales más importantes dedicadas a la exportación e importación de artículos.

Esta idea por parte del cabildo porteño de respetar la infraestructura urbana heredada de la colonia, fue un patrón seguido por algunas ciudades y puertos importantes de Sudamérica, entre las que se pueden mencionar Río de Janeiro y Buenos Aires.⁵⁴

José Luis Romero en su libro, **Latinoamérica: las ciudades y las ideas**, menciona cómo los cascos urbanos coloniales se llenaron de bancos y de oficinas en los que despachaban sus asuntos agentes mercantiles y financieros de todo tipo, unos por comprar o vender, otros para invertir capitales, otros finalmente para especular en cualquiera de los sectores que comprendía la inexplorada economía de cada país. También se saturaron de casas de negocios al por mayor y de tiendas para ventas al menudeo. y las calles y sus cafés se llenaron de personas que con artes diversas medraba con lo que sobraba de tanta riqueza, concentrada en lo que era el viejo casco urbano colonial.⁵⁵

La postura de las autoridades federales ante la pugna entre el ayuntamiento y la compañía ferroviaria para que cambiara sus inmuebles de lugar, era de total apoyo a ésta última, Lo anteriormente señalado se puede observar en el oficio enviado por el jefe político del cantón Antonio Carvallo Ortegala al municipio el 6 de enero de 1868, en donde les mencionaba que el gobernador Francisco Hernández y Hernández le indicaba que el Ministro de Fomento, Colonización, Industria y Comercio notificaba que después de leer el presidente Juárez la nota que se le había hecho llegar, acordó se le comunicara al ayuntamiento porteño que tendría presente las razones dadas por esta institución, asimismo no se dictaría medida alguna que contribuyera a aumentar la insalubridad de aquella plaza o perjudicar a sus habitantes, pero mientras se reunían todos los datos necesarios para fundamentar una resolución definitiva, quedarían las cosas en el estado que actualmente guardaban, y recomendaba no hacer ninguna innovación. Por lo antes dicho Carballo notificaba al municipio el dictamen dado por el Poder Ejecutivo.⁵⁶

Si bien, la administración municipal de Veracruz se elegía cada año, esto no interfirió con la posición del cabildo en cuanto a que la compañía del ferrocarril trasladara sus oficinas a la parte norte de la ciudad. El regidor segundo Pablo Domínguez hacia la anotación al resto de los capitulares el 28 de septiembre de 1868, que en esos momentos se estaba discutiendo en el Congreso de la Unión el decreto dictado el 27 de noviembre del año pasado, por lo que parecía oportuno dirigir un oficio a los diputados, donde se les solicitara la parte primera del artículo 36, y en caso de considerar necesario el tener que otorgarle dicho permiso a la compañía, se les pidiera que la construcción de almacenes, estaciones y demás edificios no lo hicieran por el lado que "mira al mar", sino por "el de tierra".⁵⁷

La propuesta del regidor segundo Domínguez fue bien recibida por el municipio, porque al siguiente día enviaron una carta al Congreso de la Unión en donde aludían el haberse enterado a través de un periódico de la capital que en la Cámara de Diputados se estaba discutiendo la concesión otorgada a la empresa del ferrocarril entre Veracruz-México, y como el apartado séptimo del proyecto que ahora se presentaba otorgaba las mismas facultades que el artículo 36, el ayuntamiento creía conveniente dar los mismos argumentos que expuso al Poder Ejecutivo el 12 de diciembre, donde se hacía notar los perjuicios que traería a la ciudad de Veracruz la aplicación de esta disposición.⁵⁸

Su explicación continuaba advirtiendo lo insalubre del clima del puerto, especialmente en el verano, asimismo decían conocer que las brisas del mar "modificaban" un poco las malas condiciones, proporcionando un alivio a los habitantes veracruzanos. El otorgar a la empresa ferroviaria permiso para edificar sus inmuebles junto a la muralla, quitaría a la población este "pequeño recurso", lo cual no parecía justo negar a la gente el derecho de vivir con más "desahogo y seguridad".⁵⁹

Apuntaban que algo debió influir en el "ánimo" del gobierno federal que a pesar de la exposición enviada, éste solamente contestó a través del gobernador Hernández que tendría presente los motivos que se daban y por ningún motivo se dictara medida alguna que contribuyera a aumentar lo malsano de la ciudad o perjudicar a sus habitantes, sin embargo, los temores manifestados respecto a lo insano, los inconvenientes de obstruirse la línea fortificada, la probabilidad de que Hacienda Federal y Estatal sufrieran grandes pérdidas con el establecimiento de los almacenes al lado del mar, son argumentos que se robustecían con otro más poderoso y demostrable, y era el

incendio ocurrido en las bodegas de artillería el 11 de febrero del presente año.⁶⁰

Relativo al incendio, indicaban que si las autoridades municipales no fueran conscientes de su deber y si la población no hubiera tenido conocimiento del peligro que corría, en esos momentos estarían lamentando la pérdida de muchas vidas y la "desaparición" de la ciudad "más importante" de la República, siendo la única causa del accidente, el descuido de un maquinista o mejor dicho, la imprevisión de quien ilegalmente autorizó a la empresa "imperial" que cruzaran sus locomotoras por puestos militares y depósitos.⁶¹

Por todo lo antes dicho y creyendo que la vida de miles de personas no debía exponerse en ningún caso, y menos por conciliar intereses materiales de determinados individuos, y juzgando que bien se podía establecer la vía férrea sin necesidad de que atravesara por el lado del mar, el ayuntamiento "suplicaba" al Congreso de la Unión derogara el artículo 36, siendo en ese momento el 7o., en caso de otorgarse a la corporación el establecimiento de almacenes dentro de la ciudad, que no fuera por la parte oriente, sino por la "de tierra o poniente de la plaza".⁶²

Se puede percibir que la idea del ayuntamiento de solicitar al Congreso de la Unión la anulación del artículo que permitía a la compañía ferroviaria el construir por el lado del mar, era el querer aprovechar la coyuntura que se presentaba, ya que algunos diputados no estaban de acuerdo con el permiso otorgado por el presidente Juárez, por considerarlo demasiado ventajoso para la empresa, entre estos legisladores opositores se encontraban Manuel María de Zamacona, Manuel Mendiola e Hilarión Frías y Soto.⁶³

Igualmente uno de los argumentos dado por los capitulares fue el que las construcciones del ferrocarril restarían a la ciudad las brisas del mar y como consecuencia se volvería mas insana la plaza, este argumento muestra cómo las autoridades municipales querían cambiar la fisonomía urbana, pues para este periodo se consideraba que las ciudades deberían tener espacios bien ventilados, lo cual ayudaría a evitar las enfermedades contagiosas que se presentaban periódicamente, esta idea de lugares mas abiertos se estaba aplicando en algunas ciudades y puertos de España que para esta época estaban cambiando su estructura por el crecimiento mostrado como eran Madrid, Barcelona y San Sebastián, la plaza porteña no fue ajena a este concepto de higiene y modernidad, porque posteriormente derrumbaría la muralla que rodeaba a la ciudad.

A pesar de todas las gestiones realizadas por el ayuntamiento para impedir que las vías cruzaran la ciudad y que se construyera la estación y bodegas en la parte oriente de la plaza, las obras continuaron en este espacio y para finales de 1872 estaba concluida la terminal, no obstante la compañía seguía interesada en adquirir el predio de la plazuela de la Caleta. El representante de la Junta Local del Ferrocarril Mexicano el porteño Manuel Díaz Mirón, notificaba al municipio el 14 de diciembre de 1872, que la empresa quería adquirir los terrenos de la parte norte de la ciudad, para lo cual indicaba que hacía cinco años el representante de la corporación G.B. Crowley, manifestó al cabildo la necesidad de contar con ese espacio para establecer en él los almacenes de depósito y la estación de la vía férrea, por esto pidió su adjudicación con arreglo a lo prevenido en el artículo sexto del decreto del 27 de noviembre de 1867 y a su vez el cabildo accedió a la solicitud, según el acuerdo que comunicó a la corporación.⁶⁴

Luego de señalar los antecedentes de la petición, Díaz Mirón pasaba a mencionar que el Poder Ejecutivo aprobaba los planos de los edificios señalados, por lo que se veían en la necesidad de pedir al ayuntamiento la posesión de la plazuela de la Caleta, previa la medición correspondiente y apegada a las disposiciones legales citadas.⁶⁵

Este nuevo interés presentado por la compañía ferroviaria del terreno de la plazuela de la Caleta, cinco años después de la propuesta original y a diecinueve días de inaugurarse la estación edificada para el primer arribo del tren a Veracruz, se pudo deber a varios factores entre los que se podría señalar la muerte del presidente Benito Juárez en 1872, quien había otorgado a la empresa su apoyo total, y asumía el Poder Ejecutivo Sebastián Lerdo de Tejada, oriundo de Jalapa, Ver., pero con fuertes lazos que lo unían a la élite porteña, ya que su padre Juan Antonio Lerdo de Tejada había sido un importante comerciante de la plaza porteña, por lo que el ayuntamiento pudo valerse de este vínculo para solicitarle el cambio de los inmuebles a la parte norte de la ciudad, éste a su vez puso como condición a la corporación, para autorizarle las nuevas construcciones, el tener que cambiar su terminal y bodegas al predio antes señalado.

Otro elemento tal vez influyente en la decisión de la compañía para reinstalar sus instalaciones era el hecho de que con la aprobación de las nuevas edificaciones necesitarían mas terrenos y el lugar donde se situaba en ese momento sus inmuebles era muy pequeño, porque hacia atrás se

encontraba el mar y por los lados y al frente construcciones, de ahí la decisión de trasladarse a la plazuela de la Caleta, lugar más amplio y que además contaba con la ventaja de poder seguir construyendo, derrumbando la muralla, lo cual sucedió en los años venideros.

LA TERMINACIÓN DE LA OBRA Y LOS EFECTOS SOBRE EL ÁMBITO PORTEÑO

El día 2 de enero de 1873 arribó por primera vez el tren a Veracruz y fue saludado por el tronar de los cañones de Úlua y del baluarte de Santiago, aclamaciones, cohetes, repiques, vítores y músicos. El recibimiento fue entusiasta en las calles de tránsito desde la Alameda donde se apeó la comitiva, hasta el palacio municipal se levantaban vistosos arcos triunfales, lucía profusa iluminación y se adornaban con flores, guirnaldas, cortinas, albandas y banderolas tricolores. El baile que le fue ofrecido al Presidente Lerdo y a sus acompañantes por el comercio de Veracruz la noche de su llegada fue "brillantísimo", y al día siguiente el banquete que se le dio abordo del "Isabel la Católica", no tuvo precedente: fue en extremo "espléndido y cordial".⁶⁶

La descripción hecha por el historiador Manuel B. Trens en su libro, **Historia de Veracruz**, muestra el significado que tenía para el país la introducción del ferrocarril, pues ese entusiasmo reflejado en la inauguración del tren, no era otra cosa que la alegría de la población por considerar que con la llegada de este transporte se iniciaba el acercamiento a la modernidad y por lo tanto a una ilimitada prosperidad.

La llegada del ferrocarril al puerto estimuló la exportación de algunos productos. Pronto se inició un tráfico de 16 toneladas diarias con destino al extranjero, de los cuales 9 eran de harina y se vendían en La Habana. También exportaban cebada y pequeñas cantidades de "piedra nacional". El trigo después del pulque daba la mayor carga: se llevaba de San Andrés Chalchicomula y Tehuacán para ser molido en los importantes molinos de Orizaba, entre los cuales se distinguía por su magnitud el de Borja. Los productos semitropicales y tropicales como café, tabaco y caña que en breve tendrían una importancia decisiva en la economía veracruzana y aún en la nacional, apenas comenzaban a cultivarse en la región de Córdoba. Los agricultores de estos lugares atraídos por los buenos precios y por las facilidades que proporcionaba el ferrocarril, comenzaron a ensayarlos. La nueva vía férrea apenas afectó la industria nacional: sólo la fábrica de tejidos

de Cocolapam en Orizaba y algunas de Puebla y México aumentaron sensiblemente su producción.⁶⁷

Como se puede observar el arribo del ferrocarril no sólo vino a reactivar los campos veracruzanos, sino también la agricultura de otros Estados como el de Puebla, de igual forma propició el cultivo de otros productos. El tren no sólo transportó productos, sino además costumbres como fue el consumo del pulque, bebida que era desconocida en la plaza porteña hasta antes de la llegada del tren, pero que a partir de su arribo tuvo una gran demanda entre los habitantes.⁶⁸

Este impacto económico pudo ser una de las causas que propició un incremento dentro de la población del puerto de Veracruz. Para 1867 la ciudad contaba con 12,536 habitantes, dos años después tenía 13,541 personas y en 1873 se calculaba en 16,848 residentes; es decir a pesar de que la ciudad seguía guardando su fama de ser un lugar peligroso para vivir por las constantes epidemias que atacaban al puerto como la fiebre amarilla, era un lugar atractivo para establecerse por los altos salarios que se pagaban, por ejemplo un jornalero sin familia podía vivir desahogadamente con unos .75 ctvos. al día; teniendo esposa su gasto llegaba a \$ 1,00 y con hijos a \$ 1.50 o \$ 2.00. Los ingresos eran en cambio relativamente altos; un mecánico ganaba un mínimo de \$ 1.00 diario; los albañiles, carpinteros, tipógrafos, herreros, armeros, zapateros, etc., recibían de \$ 2.00 a \$5.00.⁶⁹

Cabe señalar que este crecimiento de población y cambio de fisonomía urbana obtenido por la plaza porteña como efecto de su crecimiento comercial fue un fenómeno que se repite en otros puertos de Sudamérica. Un ejemplo de lo antes dicho fue el caso del ferrocarril que en 1852 conectó a la capital chilena de Santiago con el puerto de Valparaíso, la inauguración de este importante servicio de transporte público, no sólo elevó la circulación de personas atraídos por el sensible acortamiento de la distancia, sino que modificó además la funcionalidad y fisonomía de las áreas urbanas y semiurbanas adyacentes a esta última ciudad.⁷⁰

Después de la apertura del ferrocarril, las obras de infraestructura urbana continuaron dentro de la plaza porteña, relacionadas con el movimiento comercial que realizaba este transporte. El Congreso autorizaba al Ejecutivo negociar con la empresa, y el 15 de marzo de 1873 se realizaba un arreglo con la compañía mediante el cual la tarifa aplicable a los frutos nacionales de exportación se reduciría a \$ 3.00 la carga; además la corporación se obligaba a construir un muelle de descarga en Veracruz, cuya propiedad perpetua sería de la empresa y mientras no se concluyera se cobraría un flete de \$ 2.00. El

ferrocarril quedaba autorizado para emitir obligaciones hipotecarias de un interés inferior al 12% anual por el monto de las acciones no suscritas.⁷¹

La necesidad de construir un muelle en la ciudad era urgente, pues el transporte de las mercancías a los barcos seguía realizándose como se llevaba a cabo en el periodo virreinal, el cual era por medio de lanchas y lanchones con notable recargos de los costos. También era palpable la insuficiencia del muelle con que se contaba, pues impedía la descarga simultánea de más de un barco y la aproximación a él resultaba imposible cuando soplaban un norte por ligero que fuera.

La comisión formada por los regidores comerciantes-empresarios Jaime Cuspinera y Rafael Hoffman, encargada de estudiar la petición hecha por el representante de la compañía de Ferrocarril Mexicano Manuel Díaz Mirón, sobre la adjudicación del predio denominado la plazuela de la Caleta, entregó un informe al municipio el 14 de junio de 1873. Iniciaban aludiendo que el acuerdo turnado por el cabildo el 27 de diciembre de 1867, quedaba sin validez por no estar conforme la empresa con las obligaciones que le imponía dicho convenio, y por el nuevo giro que tomaba este asunto, por causa de la compra que hizo la corporación ferroviaria a la sociedad del ferrocarril Veracruz-Jalapa.⁷²

Proseguían apuntando sobre los temores que podía abrigar el ayuntamiento en cuanto a que el representante Zangróniz de la empresa ferrocarrilera antes citada quisiera hacer valer sus derechos sobre la plazuela de la Caleta, debían desaparecer desde el momento que éste último vendió todos sus derechos a Ferrocarril Mexicano.⁷³

Si bien, la ley facultaba a la compañía del ferrocarril pedir la expropiación de terrenos en caso de utilidad pública, y en este caso existía, se pediría a la empresa que las vías férreas se colocaran en extramuros y no en intramuros como se venía haciendo, estorbando la calzada de uno de los paseos, agregaban que no se debía de recibir el pago del predio en acciones por estar expuestas a "fluctuaciones".⁷⁴

Por lo anterior la comisión proponía al municipio las cláusulas siguientes: 1o. Se declaraba anulado el acuerdo tornado por el cabildo el 27 de diciembre de 1867; 2o. Se procedería de común acuerdo con Zangróniz a rescindir por escrito el contrato celebrado con él en abril de 1869; 3o. Se otorgaría a la compañía del Ferrocarril Mexicano la posesión, tanto de la plazuela de la Caleta como del terreno que fuera necesario en la parte exterior de la plaza,

para "entablar" el ramo de vía férrea en extramuros hasta llegar a la plazuela, sin invadir derechos de terceros y sujetándose a las leyes federales relativas a los fuertes militares; 4o, La entrega se haría con previa medición y evalúo practicado por peritos; 5o, Se propondría a la empresa la entrega en efectivo el pago del predio de un 38% de su valor, que es el valor considerado de las acciones del Ferrocarril Mexicano; 6°, Se transcribiría este acuerdo al gobierno estatal para su aprobación; 7o. Obtenida la aprobación por el gobernador y la conformidad de la corporación ferroviaria, se pasaría a efectuar la entrega del terreno, elevando el contrato a "escritura pública", corriendo todos los gastos por cuenta de la firma ferrocarrilera. La propuesta hecha por la comisión fue aprobada por el ayuntamiento y enviada a Manuel Díaz Mirón al siguiente día,⁷⁵

En general se puede percibir que no hubo grandes cambios en cuanto a la propuesta original y la que después presentaba el cabildo para la venta del terreno de la plazuela de la Caleta, pues nuevamente estipulaban como cláusula prioritaria que las vías del ferrocarril no cruzaran la ciudad, sino que se pusieran en extramuros, sin embargo tocante al pago del predio ya no estaban de acuerdo que se hiciera en acciones de la compañía como lo marcaba el decreto federal que otorgó la concesión, sino que deseaban en efectivo, por las razones que señalaban los regidores sobre dichos bonos expuestos a fluctuaciones.

El representante de la compañía Ferrocarril Mexicano Manuel Díaz Mirón enviaba al municipio el 10 de julio la contestación de la empresa, notificando que los socios estaban casi de acuerdo con las cláusulas estipuladas por el cabildo para adquirir los predios de la plazuela de la Caleta y los de extramuros, el único que faltaría por aceptar era el relacionado con la liquidación de los terrenos, porque dependería a cuanto ascendería el costo para decidir si aprobaban dicho desembolso.⁷⁶

Las negociaciones entre el cabildo y la empresa Ferrocarril Mexicano sobre la venta de la plazuela de la Caleta y los terrenos de extramuros continuaron. El ingeniero Vicente Méndez y Arturo B. Coca, peritos nombrados por el ayuntamiento y la empresa ferroviaria entregaron su informe en agosto de 1873, en el cual mencionaban que se les contrató para medir y evaluar el precio de los predios que se interesaba en adquirir la compañía, y empezarían por describir las condiciones de limitación presentadas por la plazuela: 1o. La subsistencia al frente de la estación en la parte que mira a la ciudad de una glorieta para el servicio público; 2o. Debía reservarse una zona de 10 metros

de ancho a 10 largo de la muralla que estaba bajo el dominio de la Federación; 3o. Por disposición de la Comisión Municipal se concedía al mesón de Cosío, la cual era una propiedad particular, una faja de metros de ancho, corriendo todo el perímetro del edificio antiguo; 4°. De igual manera, se otorgaba al cuartel de la Concepción un espacio de 2 metros de ancho. Establecida así el área se podía contar con una extensión superficial de 9,060 metros cuadrados o sea 12,961 varas cuadradas mexicanas.⁷⁷

Con relación al espacio que se encontraba en extramuros y el cual se utilizaría para construir doubles vías en ciertos lugares, anchos "acotamientos", fosas para el desagüe y la necesidad no menos imperiosa de alejar a las viviendas de las chispas que arrojaban a veces las locomotoras y que en un momento podrían provocar un incendio, para aminorar este peligro se había decidido dejar 16 metros 17 centímetros o sea 20 varas de anchura entre las casas y el camino férreo, por lo que el predio que requería la empresa era de 29,800 varas cuadradas.⁷⁸

Méndez y Coca manifestaban que como se podía ver era muy "delicado" dar los costos de estos dos terrenos descritos, por las características diferentes que presentaban, entonces decidieron tomar diferentes criterios, por ejemplo en el caso de la plazuela de la Caleta, advertían que por circunstancias que no venían al caso explicar el valor de los predios seguían siendo el mismo que hacía cien años, no obstante ellos consideraban "justo" aumentar el valor del sitio, basándose en la tarifa que desde mucho tiempo atrás venía normando esta clase de operaciones. Asimismo el precio de la vara cuadrada en extramuros fue calculado tomando como base el "censo" que cobraba el ayuntamiento a los que ocupaban alguna porción de sus "ejidos".⁷⁹

Seguidamente de dar sus razonamientos, pasaban a dar la estimación de los terrenos y empezaban por el de la plazuela de la Caleta, en donde mencionaban que cada vara cuadrada de este sitio costaría \$ 1.25, por lo que este predio tendría un valor de \$ 16,201.25 y el de extramuros su precio por vara cuadrada sería de .27 ctvos., por lo que tendría una tasación de \$ 8,046.00, juntando estas dos cantidades daba a \$24,247.25 .⁸⁰

Un año después de haberse iniciado nuevamente la compra-venta de los predios de la plazuela de la Caleta y de los terrenos de extramuros; se concretaba esta transacción. Ante el notario público Antonio Ferreiro se presentaron el representante del municipio de Veracruz, el síndico primero Manuel A. Rojas y el apoderado de la compañía del Ferrocarril Mexicano

Manuel Díaz Mirón en diciembre de 1873, para legalizar la adquisición de los predios solicitados por la empresa antes citada, para lo cual el síndico Rojas mencionaba que la corporación ferrocarrilera quería cambiar la estación y otros edificios anexos del lugar donde se encontraba actualmente a la plaza de la Caleta, seguramente por considerar que estos terrenos eran más adecuados para el tráfico, por lo que la corporación solicitó al ayuntamiento le cediera en venta la plazuela y los terrenos necesarios en la parte de extramuros de la ciudad, para establecer el tramo de vía férrea hasta la propia glorieta.⁸¹

Agregaba que en vista de la petición y "sumando" en consideración el cabildo las ventajas que resultarían para los fondos municipales y el comercio, se determinó acordar los fundamentos de la enajenación de los terrenos, y después de someter dichas bases a consideración del Gobierno Estatal, las cuales fueron aprobadas, acordaron los capitulares llevar a cabo el siguiente contrato: otorgaban y traspasaban en venta pública y enajenación perpetua a la compañía del Ferrocarril Mexicano una extensión de terreno en la plazuela llamada de la Caleta de 12,971 varas cuadradas y de 29,800 varas cuadradas en extramuros, partiendo desde el "empalme" actual con la vía principal hasta la plazuela mencionada por la cantidad de \$ 9,213.95 que es el importe del 38% del valor asignado a ambos terrenos.⁸²

El notario Ferreiro hacía hincapié en la escritura, ya que como la venta la hacía que municipio conforme al artículo sexto de la ley del 27 de noviembre de 1867, la empresa quedaba advertida que el municipio no contraía por ello ninguna responsabilidad, salvo de "saneamiento" que sería sólo por la cuantía de \$ 9,213.95, quedando libre de todo compromiso, igualmente la compañía tendría la responsabilidad de componer todas las cañerías que pasaran por el terreno cedido, siempre que se comprobara que la rotura había sido causada por los trabajadores del camino. De igual forma, los edificios que la empresa construyera en la plazuela de la Caleta, se tendrían que sujetar a las reglas de policías y ornatos establecidos por el ayuntamiento, por lo que antes de llevar a cabo la construcción, presentarían los planos al obrero mayor.

Asimismo quedaba establecido que los gastos que ocasionara este contrato, así como los derechos de inscripción en el Registro Público de la Propiedad corrían por cuenta de la empresa.⁸³

Para finalizar el título de propiedad se indicaba que bajo las condiciones antes expresadas el síndico Rojas vendía a Manuel Díaz Mirón los terrenos

antes indicados por \$ 9,213.95, cantidad que a su vez pagaba el representante de la empresa Ferrocarriles Mexicanos. [84](#)

La venta por parte del ayuntamiento a la compañía del Ferrocarril Mexicano de estos terrenos, sería uno de los primeros indicios del cambio de infraestructura urbana que tendría la plaza porteña durante las siguientes décadas. Esa ciudad amurallada descrita por Miguel Lerdo de Tejada a mediados de la centuria decimonónica, que guardaba rasgos de la colonia, quedaría atrás y empezaría para esta época a deslumbrarse un nuevo puerto que quería integrarse a esa economía globalizadora que se estaba dando, de ahí que la élite porteña a través de las autoridades locales, quisiera cambiar esa idea de sitio antiguo que tenía Veracruz y dar paso a un lugar que contara con todos los medios que demandaban las nuevas transacciones comerciales de largo alcance, como era el contar con bodegas donde se quedarán los productos y un medio de transporte más barato y rápido que las recuas. De igual manera, estos cambios del entorno urbano permitirían a Veracruz continuar siendo el puerto principal del Golfo de México.

Si bien con la venta de los terrenos de la plazuela de la Caleta y de extramuros, pareciera que iban a terminar las fricciones entre el cabildo y la empresa Ferrocarriles Mexicanos éstos continuaron. La comisión formada por los regidores Juan J. Porrogas, Rafael Artigas y Manuel Rojas, entregaban su dictamen al cabildo el 4 de febrero de 1874, sobre la petición del Procurador General del Estado de enviarle argumentos de apoyo, para poder solicitar al gobierno federal la reforma de la concesión otorgada a la compañía Ferrocarriles Mexicanos el 15 de marzo pasado. [85](#)

La comisión apuntaba esta petición por parte de la autoridad mencionada, se debía a que varios vecinos de la plaza porteña unidos a la "sociedad protectora de artes y oficios", demandaban a la legislatura del Estado su intervención ante el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, para reformar los privilegios cedidos a la empresa ferroviaria, de ahí que los diputados canalizarían dicha instancia al Procurador General del Estado. [86](#)

Después de proporcionar los antecedentes que los llevaba a ofrecer su opinión sobre este asunto, indicaban que la comisión que suscribía esta misiva había consultado los antecedentes del problema y comprendía que asistía la razón a los habitantes porteños, y es que el convenio celebrado ante el Poder Ejecutivo y la compañía ferrocarrilera, atacaba directamente no solo la soberanía del Estado, sino que "hería de muerte" los intereses locales de la

ciudad de Veracruz, porque amenazaba con "una espantosa miseria" a las clases trabajadoras, la cual con la mayor honradez, actividad y trabajo buscaba su subsistencia.⁸⁷

Continuaban mencionando que habría de considerar a una gran parte de las "rentas" que cubrían los gastos del Gobierno Estatal, pues provenían principalmente de la aplicación de impuestos a los artículos que arribaban a la plaza veracruzana, por lo que aplicándose este acuerdo se reducirían sus entradas a una porción "insignificante". De igual forma afectaría a los arbitrios municipales, ya .que sufrirían una notable disminución, con lo cual sería imposible el sostenimiento de los establecimientos de educación y beneficencia.⁸⁸

Para darle mayor peso a este informe, los regidores indicaban que el puerto de Veracruz era digno de mil títulos, por el "sacrificio" constante de sus "valientes hijos" que en toda época habían abandonado sus intereses y su familia para ir a defender la integridad y la independencia nacional, y esta era una razón poderosa para que el gobierno federal no se mostrara indiferente ante la "triste" idea de verla convertida en un puerto de "pobres" pescadores, lo cual sucedería si establecía el monopolio en beneficio único de la compañía del Ferrocarril Mexicano. ⁸⁹

Proseguían explicando que de llevarse a cabo el convenio y privados los ciudadanos de los medios para adquirir honradamente lo necesario para sus familias, podía provocar que éstos últimos se vieran orillados a lanzarse a una revolución con fatales consecuencias para el país, por lo que consideraban justo y entendible las razones expresadas en la exposición enviada por la "sociedad protectora de artes y oficios", la cual mereció la atención por parte de los legisladores estatales, porque dicho organismo designo al Procurador General del Estado, para que nombre a un "apoderado" en la capital de la República que se encargara de promover oficialmente o extraoficialmente las gestiones necesarias para reformar dicho acuerdo.⁹⁰

Para terminar señalaban que en este problema no existían intereses políticos y si intereses locales, los cuales jamás deberían ser desatendidos por un municipio que fuera "celoso del bien público", por lo que daban la siguiente resolución: 1o. El ayuntamiento aceptaba en todas sus partes el acuerdo que la Legislatura del Estado hizo recaer a la manifestación elevada el 23 de diciembre último, por la "sociedad protectora de artes y oficios", y apoyada por varios vecinos de esta ciudad; 2o. Comunicarle al Procurador General del

Estado que consultada la opinión de este cabildo sobre la problemática, ha tenido a bien acordar estas bases: I.- Que las gestiones que se promuevan serán fundadas en los juicios ya referidos; II.- Que siendo notoriamente perjudicial para los trabajadores el que la empresa del ferrocarril establezca almacenes especiales de depósito, se gestione por cuantos medios permitan las leyes para que esto no se lleve a cabo; III.- Que las mercancías sean despachadas en la Aduana del puerto de Veracruz como hasta ahora se ha hecho y que de ninguna manera se introduzcan para que sean enviadas a la Aduana de México, pues además que esta concesión traería el más "escandaloso" contrabando, perjudicaría al proletariado; IV.- Que si la corporación ferroviaria establecía un inmueble particular, que éste fuera exclusivamente para la carga y descarga de sus materiales, pues de lo contrario sería permitir el "monopolio", en perjuicio de todos los jornaleros; V.- Que el municipio deja a criterio del Procurador General del Estado, la designación de la persona que promovería las gestiones convenientes a fin de obtener un resultado satisfactorio; 3o. Diríjase copia de este acuerdo a la autoridad antes mencionada para que en vista de los argumentos dados, por esta corporación, pueda hacerse cargo de defender los derechos de la población porteña. Dos días después de entregar la comisión su dictamen el cabildo lo enviaba al Procurador General del Estado. [91](#)

La concesión que había provocado tanta preocupación a los habitantes de Veracruz y a las autoridades estatales y locales era la que había firmado el gobierno federal y la compañía de Ferrocarriles Mexicanos el 15 de marzo de 1873, en donde los dos últimos artículos establecían que la empresa quedaba exenta durante los siguientes años de pagar cualquier tipo de impuestos por la construcción y uso del muelle, asimismo en estos apartados se determinaba que si el Ministro de Hacienda lo autorizaba la corporación ferroviaria podría transportar las mercancías que desembarcaran en la ciudad de México, sin tener que pasar la Aduana de Veracruz, ya que este requisito lo podrían tramitar en la capital de la República.[92](#)

No obstante que la descripción dada por la Comisión Municipal podría parecer un poco exagerada sobre el impacto que tendrían estos apartados en la economía de la ciudad, sus argumentos se encontraban fundamentados por ejemplo, el señalamiento que hacían de que bajarían la recaudación de impuestos municipales ante el hecho de que la empresa no pagaría gravamen alguno por la construcción y uso de su muelle, era correcto, ya que una de las

principales entradas del municipio era la aplicación de impuestos en los movimientos comerciales que se realizaban en el desembarcadero.

Otros elementos que los regidores aludían era el uso de las bodegas construidas por la corporación ferroviaria y el hecho de que pudieran enviar los artículos directamente a la ciudad de México, sin tener que pasar por la aduana de la plaza. Estos dos aspectos no sólo afectaban a los ingresos del municipio por no poder colocarle impuesto alguno a las cargas, sino también a la oligarquía local de la plaza, la cual se conformaba principalmente por grandes mercaderes asociados en casas comerciales como eran : Miguel Laustau Sucesores; L. Benito y Cía. ; Gómez Velasco, Martínez y Cía.; H. Ollerre y Cía.; Watermeyer, Wiechers y Cía.; R. C. Ritter y Cía.; C. Schluter y Cía.; Landero, Pasquel y Cía.; J .C. Albers y Cía.; Viya Hermanos Sucesores; Ulibarri y Cía.; Nerón H. Wittnez y Cía.; J. Lelong; J. M. de Sevilla; T. Horn y Cía.; L.S. Hargons y Serna; L..C. García y Cía.; Leycegui, Bustillo y Cía.; Barneto Hermanos; Ramón Zorrilla; J. Galainena y Cía.; Bonne Cambuston Fischer y Cía.; Calleja Martínez; Carlos A. Carrau; P .P .Lascurain y Cía.; F. Mosquera; Fuentes Carrau y Cía.; F. Formento y Cía.; Zaldo Hermanos y Cía.; Daring y Cía.; Cotera García y Cía.; Guillaron y Cía.; A. Canal y Cía.; Y., Mantecón y Cía.; Socasa y Cía.; A.G. de la Serna y Cía.; Gallareta y Cía.; Del Paso Hermanos y otros más.⁹³

Algunas de estas casas comerciales se habían fundado desde el periodo de la colonia como era la de Viya Hermanos Sucesores y otras eran más recientes como la de Zaldo Hermanos y Cía., sin embargo eran establecimientos sólidamente consolidados que guardaban estrechas relaciones comerciales con Europa y Estados Unidos, muchas veces como exportadores e importadores de productos y otras como intermediarios con el exterior de firmas mercantiles del resto del país, de ahí que si el puerto de Veracruz se convertía en un lugar solamente de llegada para los productos de importación , perderían su control sobre las mercancías que vinieran del extranjero, porque se consignarían con alguna sociedad mercantil de la ciudad de México.

Dicho otorgamiento igualmente afectaba a la población en general, ya que si se permitía que los cargamentos llegados en barco fueran inmediatamente transportados a la capital, traería como consecuencia que hubiera menos movimiento, en el muelle, así que una gran parte de los habitantes de la ciudad que dependían directamente de la carga y descarga de

los productos como eran los cargadores y estibadores tendrían menos actividad. Asimismo el que la empresa contara con bodegas para guardar los productos que arribaban a la plaza le proporcionaría un mayor control sobre las transacciones comerciales de la ciudad, porque no solamente se encargaría de transportar carga, sino también de embodegarla y posteriormente enviarla a su destino.

Igualmente se puede señalar que los temores presentados por los capitulares, de que la empresa Ferrocarril Mexicano transportara los artículos hasta la ciudad de México sin pasar por la Aduana de Veracruz, podría prestarse al contrabando de mercancías, eran fundados, ya que se ha comprobado que uno de los negocios realizados por esta empresa fue la reventa de los artículos libres de gravamen al amparo de la concesión.⁹⁴

Si bien desconocemos si se reformó dicho permiso, podemos inferir que lo concerniente a que la compañía del ferrocarril no pagara impuestos en la construcción y uso del muelle, no cambió la actitud del gobierno federal, porque una de las características de esa época era concederle a las empresas dispensas de pago de gravámenes para que pudieran realizar las obras, tocante a las bodegas y que no pasaran los productos por la Aduana de Veracruz, éstos si decidieron modificarse, y es que en los siguientes años la ciudad tuvo un auge económico por el libre comercio que se realizaba en la ciudad.

Las obras llevadas a cabo por la empresa de Ferrocarril Mexicano se ampliaron, por lo que necesitaron aparte de la plazuela de la Caleta y los predios de extramuros, adquirir más terrenos del fondo municipal. El "agente general" de la empresa ferroviaria José J. Martínez, envió una carta al ayuntamiento el 9 de febrero de 1875, en donde manifestaba que la corporación estaba deseosa de proporcionar al público que hacía uso del ferrocarril todas las comodidades que pudiera "apetecer", por lo antes expresado, se resolvió hacer un gasto en la adquisición de un terreno que marcaba el adjunto plano y ocupaba una extensión de 7,658 metros, este espacio se utilizaría para "hermosear la parte de extramuros". Dicha obra no sólo conseguiría la meta antes mencionada, sino también se lograría alzar los precios de esa zona, siendo el cabildo el propietario de ellos.⁹⁵

Por lo antes declarado y apoyándose en el artículo 18 de la ley de 27 de noviembre de 1867, solicitó a nombre de la compañía "limitada" del Ferrocarril Mexicano la venta de dichos terrenos. Considerando que por objetivo a que se

destinarían dichos predios el cabildo no negaría la operación, pedía que las negociaciones se llevaran a cabo con David Ferguson, quien era uno de los directores de la Junta Local y quien tenía facultades para arreglar los puntos relativos a este convenio.⁹⁶

A pesar de no encontrar información que nos permita saber cuáles eran los terrenos que deseaba la compañía del ferrocarril y la respuesta de la comuna porteña, se puede suponer que era la parte noreste de la ciudad, por ser el lugar donde se estaban llevando a cabo las obras del muelle y de la terminal. De igual manera, que como indicaba la empresa, con el embellecimiento de esta parte de la ciudad, subiría el precio del área, asimismo beneficiaría a la población que se encontraba asentada en este lugar, la cual no debería de ser poca, el censo de 1869 reportaba 1,306 habitantes en extramuros.⁹⁷

Como se puede observar la llegada del ferrocarril fue un factor que provocó la aparición de nuevos suburbios en extramuros, en donde habitaban, en sus patios de madera, lo mismo trabajadores del muelle, que pescadores y peones de la construcción; marinos, desembarcados, tabaqueros, vendedores y artesanos ambulantes, quienes pregonaban, anunciaban sus ciencias y artes por la ciudad. Pero junto los hombres y mujeres de trabajo pues ahí también vivían lavanderas y costureras, madres de chiquillos que andaban lustrando zapatos o voceando en las calles el crimen del día, se mezclaban vagabundos; jugadores de naipes; valientes barriobajeros dispuestos a pelearse por cualquier cosa y también había traído hombres sin oficio ni beneficio.⁹⁸

Esta descripción de la población que habitaba la parte noreste de la plaza porteña; es decir, donde se concentraba el movimiento ferroviario, era parecido al que se desarrollaba en otras ciudades y puertos de Latinoamérica donde se establecían las estaciones del ferrocarril, ya que aparecían núcleos singulares de aumento urbano fuera del casco colonial, lugares que se fomentaba el juego y la prostitución.⁹⁹

Dos años después de la venta de la plazuela de la Caleta se continuaban los trabajos de construcción del edificio para la terminal y el muelle del Ferrocarril Mexicano. El informe del inspector Joaquín Gallo del 23 de octubre de 1875, decía lo siguiente:

"El muelle del F. Mexicano esta situado al N.O. del antiguo y único que había en ese puerto. El sistema de construcción es de pilotaje, siendo estos tubos de

fierro fundido con el extremo en forma cónica, para facilitar su introducción; después de colocados se llenaron de mortero: sobre los pilotes descansan traveses de fierro de láminas y de celosía unidos entre sí por vientos o cruces de Sn. Andrés ...que tiene dos objetos: resistir el peso del ferrocarril, unir entre sí las longitudinales y transversales; la extensión total del muelle, desde la muralla es de 213 metros... la planta del muelle se compone de dos palies principales. La que comienza en la muralla y que lleva una sola línea se subdivide en tres y en consecuencia es más ancha.... Los rieles, agujas, cambios, zapos, etc., son de acero y perfectamente acabados. En la parte del abanico se hall levantado 4 grúas hidráulicas de un sistema nuevo. Para levantar dos toneladas de peso construidas por Armstrong, fabricantes de Inglaterra en la cabeza del muelle, se está armando actualmente una grúa del mismo sistema para levantar pesos de 20 ton..." ¹⁰⁰

La última información que tenemos sobre el Ferrocarril Mexicano para estos años de estudio, es la fricción que tuvo el ayuntamiento y la empresa a finales de 1875, por los constantes robos de materiales y equipos que sufría esta última. Ante esta situación las autoridades competentes consideraron que la solución al problema era contar con una vía interna que permitiese el traslado de las mercancías o del equipo de construcción " del muelle de desembarque a la plaza del muelle nacional"; esto implicó demoler otra parte de la antigua muralla. ¹⁰¹

OTROS FERROCARRILES FORÁNEOS

Si bien el ferrocarril entre México y Veracruz, pasando por Córdoba y Orizaba fue uno de los elementos que reactivó la economía de la plaza porteña, no menos importante fue el tren que comunicó al puerto con Puebla.

La relación sostenida entre el cabildo y el empresario poblano Ramón Zangróniz, encargado de realizar la obra del camino férreo entre Veracruz y Puebla fue en buenos términos, esto se pudo deber a que los socios de esta compañía eran comerciantes-empresarios porteños y algunos ya habían ocupado cargos dentro del ayuntamiento, de ahí que no chocaran los intereses de esta firma con los del resto de la élite, si no al contrario, como grupo se consolidaba más su poder económico y político a nivel regional y nacional.¹⁰²

Este camino se empezó a construir según la concesión dada a Ramón Zangróniz el 24 de diciembre de 1865. Por el anterior decreto, el concesionario gozó de privilegios exclusivos para la construcción y explotación del ferrocarril durante setenta y cinco años; el gobierno otorgó una subvención de \$6,500.00 por kilómetro construido; los trenes que corrieran entre Veracruz y Perote se moverían por tracción animal y de Perote a Puebla por locomotoras de vapor; el tramo de Veracruz hasta Jalapa debería estar concluida el 1o. de abril "del mismo año" y el tramo hasta la ciudad de Puebla el 1º de enero de 1868.¹⁰³

Al derrumbarse el imperio, la empresa apenas llevaba construido 20 kilómetros de línea férrea, las cuales quisieron ser adquiridas por el gobierno del Estado de Veracruz; negándose el propietario a su venta, no obstante la negativa de Zangróniz, la autoridad estatal veracruzana lo apoyó ante el Congreso de la Unión para que le revalidaran la concesión otorgada por Maximiliano.¹⁰⁴

El decreto del 23 de mayo de 1868, autorizó a Ramón Zangróniz para seguir construyendo y explotar por su cuenta y riesgo durante 75 años un ferrocarril de Veracruz a Puebla que debía moverse de Veracruz a Perote por tracción animal y de Perote a Puebla por vapor. Para facilitar su construcción, el gobierno concedía una subvención de \$ 5,000.00 por kilómetro construido, pagadero al ponerse en explotación tramos de 5 kilómetros. Sin embargo, más que subvención era este un préstamo, ya que debía reembolsarse a la nación y causar un interés del 6% anual, para todo lo cual se destinaba el 15% de los productos *brutos del camino, que empezaría a descontarse 90 días después de*

*pagado el primer subsidio. Además la vía podría tenderse sobre el camino carretero, siempre que se dejare expedita para el tráfico ordinario una zona mínima de 10 metros de ancho. El concesionario en cambio se obligaba a terminar la línea de Veracruz a Paso de Ovejas en dos meses; hasta Jalapa el 30 de junio de 1869; hasta Perote el 31 de diciembre del mismo y hasta Puebla el 31 de diciembre de 1870.*¹⁰⁵

Cuatro meses después de obtener la aprobación Zangróniz le cedió íntegramente sus derechos a una Sociedad Anónima que adoptaba el nombre de "Compañía Mexicana de Ferrocarril de Veracruz a Puebla por Jalapa y Perote", corporación que tomaba a su cargo todas las obligaciones del decreto del 23 de mayo. Esta nueva asociación estaba conformada por comerciantes-empresarios veracruzanos, entre los que podemos citar a José María Pasquel y Balboa, Pedro de Landero y Cos, Juan de Tres palacios y León, Carlos Maraña y Mazarriegos, Francisco Goyri y Bartolomé Molina. Zangróniz sin embargo, seguía siendo el constructor del camino ahora por cuenta de la empresa.¹⁰⁶

Zangróniz envió al cabildo el 7 de enero de 1869, una carta en donde aludía que esa institución le había cedido el 25 del mes pasado, el terreno de la plazuela de la Caleta, para que ahí se construyera la estación del Ferrocarril de Veracruz a Puebla, asimismo hacía la observación que en el artículo primero se indicaba que la empresa ferroviaria que representaba no pagaría impuesto alguno sobre el terreno antes citado durante los siguientes cinco años, dicho permiso empezaría a partir del día en que se hiciera la medición del predio, por lo que solicitaba al ayuntamiento se nombrara a la persona que debía realizar dicho cálculo para así poder llenar este último requisito.¹⁰⁷

La comisión formada por el regidor de pisos Julio Levi y el síndico primero Hermenegildo Rodríguez, encargados de realizar las medidas del terreno otorgado a Zangróniz, informaron al ayuntamiento el 24 de marzo de 1869, que juzgaban su deber examinar previamente la escritura que se levantó ante el escribano José María Bello, no porque tuvieran motivos para impugnarlo, sino porque tratándose de poner en práctica el contrato, se hacía indispensable conocer sus cláusulas y los términos en que se había redactado.¹⁰⁸

Por lo anterior apuntando que al hacer la lectura de la escritura encontraron dificultades para llenar los requisitos que demandaba, por la falta de claridad notada en ellos, y a fin de solucionar este problema se le propuso a Ramón Zangróniz el realizar un plano que habría de ocupar los edificios en el

proyecto. Ante la propuesta adicionaban que Zangróniz mandó hacer un dibujo en donde no solamente se indicaba el lugar dónde se construiría la estación del tren, sino también para qué se utilizaría el resto del predio.¹⁰⁹

Para concluir decían que no encontrando otra dificultad, se concedía a la empresa del ferrocarril de Jalapa, licencia para edificar en la plazuela de la Caleta con total apego al plano que presentó la empresa. Igualmente dicho permiso abarcaría los primeros cinco años que habrían de empezar a correr desde el momento en que se firmara el contrato.¹¹⁰

Como se puede advertir la relación que se estableció originalmente entre el cabildo y la empresa ferroviaria Jalapa, fue sin fricciones, ésto se pudo deber al hecho de que esta compañía estaba conformada principalmente por miembros de la élite porteña, de ahí que estuvieran en la postura de apegarse a las disposiciones del municipio. Asimismo se puede observar que el lugar concedido por el ayuntamiento a la empresa del ferrocarril, es la parte norte de la ciudad; es decir, en donde se ha señalado que por décadas se realizaban las transacciones mercantiles, por esto el cabildo quiso concentrar en esta zona todas las terminales de los ferrocarriles, del mismo modo, el municipio debió tomar en cuenta las características geográficas de la zona que permitieran el desarrollo de estas compañías, como era estar muy cerca del muelle, el terreno de la plazuela de la Caleta era bastante grande y deshabitado, además en caso de necesitar más espacio para sus instalaciones podrían utilizar los predios de extramuros, lo cual sucedió en los siguientes años.

Las particularidades antes citadas nos permiten inferir que las autoridades capitulares tenían contemplado el crecimiento de la traza urbana hacia esa parte de la ciudad, es decir; que existía ya un proyecto de crecimiento de la ciudad tomando posiblemente como modelo de infraestructura lo que estaban implementando otros puertos como eran París, Bilbao, Santander, Barcelona, Río de Janeiro y Valparaíso.

El comandante militar de la plaza Juan Ede Foster, envió un oficio al cabildo el 10 de julio de 1869, en donde les expresaba que el empresario del ferrocarril de Jalapa, Ramón Zangróniz, mandó a construir un galerón de madera contiguo a la muralla de esta ciudad, sin solicitar previamente el permiso respectivo de esa zona militar, y por tal motivo dispuso que se le preguntara quien le otorgó la aprobación para la construcción, a lo que contestó que el municipio se lo había otorgado.¹¹¹

Además que por tratarse de la línea fortificada de la plaza, le correspondía a la autoridad militar el emitir un informe para que el "Supremo Gobierno" hiciera o no esa diligencia, por lo antes dicho se permitía solicitarles y por ser conveniente que a inmediaciones de la muralla se levantasen galerones, declara nula la referida licencia. ¹¹²

La demanda hecha por el jefe militar Foster al cabildo se encontraba fundamentada, ya que en la concesión otorgada por el gobierno federal a la empresa Ferrocarril Mexicano, se señalaba que correspondía a la autoridad, aprobar las construcciones que se hicieran junto a la muralla.

Los capitulares contestaron el escrito despachado por el comandante militar Foster el 29 de julio de 1869, indicando que después de leer su oficio respecto a la concesión dada a la compañía del Ferrocarril a Jalapa para edificar en la plazuela de la Caleta, le informaban que efectivamente se le había concedido al representante de la empresa Zangróniz, la autorización para construir conforme al plano que presentó, no obstante, la comisión encargada de arreglar dicho permiso le advertía que necesitaría la anuencia previa por parte de la comandancia, por lo que quedaba esa autoridad militar en libertad de disponer lo que fuera más conveniente respecto a los trabajos emprendidos por Zangróniz. ¹¹³

Después de este incidente no se volvió a encontrar en las actas de cabildo ninguna eventualidad entre el municipio y Zangróniz durante los siguientes tres años. La comisión formada por Manuel R. Alvaner y Felipe Carraro, que fue designada por el cabildo el 16 de junio de 1872, para estudiar el caso de Ramón Zangróniz, quien estaba cediendo a la compañía del Ferrocarril Mexicano los derechos que suponía tenía sobre la plazuela de la Caleta, decían que después de examinar con atención todos los antecedentes relativos a este asunto y analizar las escrituras otorgadas al encargado del ferrocarril Veracruz-Jalapa, firmado sobre los siguientes términos:

"1º.- Se concede a la empresa del ferrocarril de Jalapa licencia para edificar en la plazuela de la caleta con total arreglo al plano que se ha presentado y existe en la Secretaria del H. Ayuntamiento. La empresa durante los cinco primeros años que han de empezar a contar desde hoy (19 de abril de 1869) queda libre de pagar a la municipalidad el canon respectivo por el terreno que ha de ocupar los edificios en proyectos. 2º.- Fíjese el canon de \$ 300.00 anuales pagaderos con anticipación en cada anualidad, luego que cesen los cinco años concedidos" ¹¹⁴

Que como se podía ver consideraban, no existía ningún derecho por parte de Zangróniz ni de la empresa de Jalapa sobre la plazuela de la Caleta, por lo que éstos últimos no podrían transferir los edificios sin consentimiento del ayuntamiento, pues habiéndose otorgado permiso para usar el terreno para un propósito en específico, caducaba inmediatamente la licencia si los inmuebles se utilizaran para otra cosa" ¹¹⁵

Por lo expuesto con anterioridad, la comisión estaba de acuerdo con la propuesta del síndico segundo en cuanto a dirigir una comisión a los "directores" del Ferrocarril Mexicano, para impedir que se llevaran posteriores tratos sin la intervención y previa autorización del municipio, en cuanto a señalar que Zangróniz no tenía derechos sobre la plaza de la Caleta, sería tanto como admitir que alguna vez lo tuvo. ¹¹⁶

Ante los fundamentos antes sostenidos pensaban dictaminar un sólo artículo: se enviaría un comunicado a los "directores de la compañía el Ferrocarril Mexicano, donde se les notificara que el cabildo tenía noticias de que Ramón Zangróniz había entrado en tratos con esa empresa para cederle la plazuela de la Caleta, así esta institución consideraba el advertirles que nadie poseía derechos sobre el predio antes citado, más que el ayuntamiento, y éste a su vez contaba con la única limitante del permiso otorgado a la corporación del ferrocarril de Jalapa, para construir en esta zona un edificio destinado a la estación del ferrocarril, por lo tanto los inmuebles tampoco pueden distraerse de su fin, ni "enajenarse", sin previo conocimiento y autorización del cabildo. ¹¹⁷

A pesar de la advertencia del municipio a la compañía del Ferrocarril Mexicano, ésta compró sus derechos a la empresa del ferrocarril a Jalapa, ya que para estos años se encontraba interesada en obtener los terrenos de la plazuela de la Caleta para edificar en ellos sus instalaciones, a su vez, el ayuntamiento no debió intervenir para impedir la transacción para la venta de dichos predios. Asimismo la tibieza con que resolvieron el problema se pudo deber al hecho de que la compañía que representaba Zangróniz, se conformaba principalmente por comerciantes-empresarios veracruzanos, de ahí que no se aplicaran otras medidas.

Tuvieron que pasar seis años para que se pudiera terminar este camino ferroviario. El 17 de junio de 1875 se inauguró el tren que corría de Veracruz a Jalapa, el recorrido era de 114 kilómetros de los cuales 25 se realizaban en locomotoras de vapor y los demás en los trenes de tracción animal, el viaje tenía una duración de once horas y media. El ferrocarril salía de la estación de

la Caleta a las cinco de la mañana y pasaba por Tejería, Paso de San Juan, Tierra Colorada, Paso de Ovejas, Puente Nacional, Rinconada, Plan del Río, Cerro Gordo, Dos Ríos y Jalapa. ¹¹⁸

Algunos investigadores como Manuel B. Tren consideraban que la tardanza en la construcción del ferrocarril Veracruz-Jalapa, se debió principalmente a que no contó con los privilegios que los presidentes Juárez y Lerdo le concedieron al ferrocarril que comunicaba a la plaza con la ciudad de México, aunque para esta época las dos líneas férreas pertenecían a la compañía Ferrocarriles Mexicanos. ¹¹⁹

Otro ferrocarril que unió al puerto de Veracruz con su entorno regional fue el que partía de Medellín, este tren fue construido por una compañía formada en la ciudad veracruzana el 15 de febrero de 1864, con un capital de \$ 156,000.00, de los cuales \$30,750.00 fueron aportados por el municipio porteño y el resto por acaudalados comerciantes-empresarios de la plaza porteña y de la capital. ¹²⁰

La construcción de la vía férrea de Medellín a Veracruz muestra cómo la élite porteña compartía la fé ciega en el ferrocarril, por considerar que este medio e comunicación vendría a desencadenar las riquezas naturales de nuestro país. Igualmente podemos observar la participación del cabildo porteño aportando el 20% del capital para que se pudiera llevar a cabo este proyecto, esto indica un apoyo directo por parte de la institución al grupo social al que pertenecerían, ya que los beneficiados principalmente con este transporte eran los del grupo dominante veracruzano, por tener inversiones en la región del Sotavento en la agricultura y la ganadería.

Para finales de los años sesenta el municipio siguió siendo socio de la compañía ferroviaria de Medellín. El sindico segundo José María Oliver informaba al cabildo el 17 de diciembre de 1868, que habiendo sido comisionado para investigar el número de acciones que tenía el ayuntamiento del camino del tren que comunicaba a la ciudad con el Sotavento, podría señalar que originalmente el cabildo se suscribió a la empresa con \$7,000.00 y después \$23,750.00, formando un capital de \$ 30,750.00, no obstante para ese momento la institución contaba con 205 acciones de \$ 100.00 cada una, lo que daba la suma de \$ 20,500.00. ¹²¹

Como se puede percibir el ayuntamiento tenía menos acciones para esta época, esto se debió a que el 33% de sus títulos fueron vendidos a Ramón Zangróniz, el cual ocupaba el puesto de tesorero de la empresa. ¹²²

La participación de los capitulares dentro de la compañía ferroviaria a Medellín debió de ser activa, porque aparte de ser socios eran miembros de la Junta Directiva. La empresa antes citada comunicó al presidente municipal Juan Pasquel el 20 de enero de 1869, que en sesión celebrada por los socios el día anterior, habían elegido a las personas que conformarían la dirección del presente año, los cuales a continuación exponían: C. Presidente del H. Ayuntamiento; Alvino Carballo Ortegá; Manuel Oliver; Pedro José de Velasco; Ed. S. Herrera; Juan J. Pasquel; Rafael de Zayos. Además que como podían observar, él era uno de los elegidos, por lo que tenían la satisfacción de participárselo para su conocimiento. ¹²³

Se puede ver en la conformación de la Junta Directiva del ferrocarril a Medellín, que no solamente participaban la élite porteña como era el caso de Manuel Oliver, Juan J. Pasquel, Pedro de José de Velasco, quiénes eran importantes comerciantes del puerto y representantes del cabildo, si no también se involucraba a los poderes estatales, ya que Alvino Carballo Ortegá era el jefe político del cantón.

El hecho de que la compañía del ferrocarril a Medellín sólo fuera dueña del tramo de Zamorana a Veracruz y el resto de las vías eran del Ferrocarril Mexicano, traía como consecuencia que esta empresa no obtuviera utilidades y llevara una vida precaria por el alto costo de operación en vías ajenas, porque tenía que pagar la cuarta parte de los productos brutos del comercio. Esta situación quiso ser cambiada por los socios de la firma, por lo que el 24 de septiembre de 1870, enviaron una misiva al ayuntamiento donde le comunicaban que habían enviado un oficio al Presidente de la República Benito Juárez, en el cual le pedían su intervención para modificar los términos del contrato firmado con la empresa Ferrocarril Mexicano, por lo tanto solicitaban al municipio que los apoyara en su demanda, enviando esta institución una carta al Poder Ejecutivo donde alentaran a petición hecha. ¹²⁴

Ese mismo día le fue remitido un escrito al ayuntamiento, en donde le mencionaban que algunos vecinos de la ciudad tenían conocimiento que la Junta Directiva del tren de Veracruz a Medellín, elevaron una solicitud al "Supremo Magistrado de la Nación", para suplicarle interviniera ante la empresa Ferrocarril Mexicano a fin de que se cambiaran los estatutos del

contrato que se encontraba vigente, asimismo habían demandado al cabildo su apoyo. Ante esta última petición el "pueblo de Veracruz", que veía en esta línea férrea una positiva mejora, tanto por los "bienes" que proporcionaba como los que más adelante podía dar, no sólo a la ciudad porteña, sino también a la Costa de Sotavento, se dirigía al ayuntamiento rogándole apoyara a pretensión de la compañía.¹²⁵

Los que firmaban la carta eran: J. Lelong; Justo R. De Velasco; H. Esteva; Luis Mier y Terán; U. S. Herrera; J.M. Cos; Diego de la Serna; A.B. Esteva; A. G. de Castilla; Manuel Fernández de Pasalague; J. A. Mosquera; Rafael Hoffman; Carlos A. Carrua; Gracia Pasquel; F. de Ma. Campos y Antonio C. Castillo.¹²⁶

Es de inferirse que el cabildo debió estar enterado de la petición que iba hacer la directiva de la empresa del ferrocarril de Medellín, al presidente Benito Juárez, porque la institución era socia de la compañía, y por lo tanto apoyó la demanda. De igual forma, quienes firmaban la misiva e indicaban que eran "el pueblo de Veracruz", representaban al grupo dominante del puerto, ya que todos eran importantes comerciantes-empresarios, quienes aprovechando las altas ganancias que les redituaban su actividad mercantil, empezaban para las últimas décadas del siglo XIX a diversificar sus capitulares, siendo una de sus inversiones la explotación e industria de algunos productos agrícolas como la caña y mas en la región del sotavento, por ser una zona productiva, cercana a la ciudad y comunicada por el tren.

Nuevamente el gobierno federal demostraba su preferencia por la empresa Ferrocarril Mexicano, porque no intervino en que se reformara el convenio firmado entre esta compañía y la de Medellín, quizá por la creencia ilusoria en el poder del extranjero -capitalista y también obrera para transformar y modernizar el país.

Tuvieron que pasar cinco años para que la empresa dejara de utilizar las vías del Ferrocarril Mexicano. El 4 de mayo de 1875 el gobierno federal autorizó a Juan E. De Foster, D.A. Mirón, Francisco Mosquera, J. M. De Sevilla, Justo R. De Velasco, Miguel Arenchavaleta y Manuel Días Mirón, presidente y vocales de la Junta Directiva de la compañía mexicana del camino de la Zamorana a Medellín, la construcción de la vía férrea que partía de Veracruz y uniría a los lugares antes mencionados, para esto el Poder Ejecutivo se comprometía a subvencionar con \$5,000.00 cada kilómetro construido, excepto de pago de derechos los materiales importados para la construcción

de la línea y de todo impuesto a la compañía y sus pertenencias, durante diez años; inclusive liberaba durante tres años a los buques que transportaban efectos para la construcción del camino de los derechos de anclaje y tonelaje. La empresa quedó asimismo facultada para aumentar su capital y emitir obligaciones hipotecarias para financiar la obra. A pesar de todas estas concesiones, la nueva vía fue inaugurada cuando ya en México dominaba triunfante la Revolución Tuxtepecana.¹²⁷

Como se puede observar el ferrocarril de Medellín siguió controlado por la élite veracruzana, si bien no encontramos información que nos permitiera saber si la compañía Ferrocarril Mexicano se interesó por obtener este camino férreo, podemos inferir que sí, ya que ésto le proporcionaría un monopolio de este transporte, no obstante los grupos dominantes porteños no vendieron la empresa, porque afectaría su control sobre la región del Sotavento. De la misma forma se puede percibir que fue hasta el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada que la corporación contó con el apoyo del gobierno federal, quizá por la relación estrecha que unía a la élite porteña con el mandatario, la cual como se ha comentado en páginas anteriores venía por la actividad mercantil de su familia.

CONCLUSION

Como se ha podido observar el ferrocarril fue para el grupo liberal; uno de los elementos que permitió al país integrarse a la vida moderna, de ahí que desde la década de los años treinta del siglo XIX se intentara a través de diferentes proyectos tirar las vías férreas que comunicaran a la ciudad de México con el puerto de Veracruz, pasando por Córdoba y Orizaba, pero es hasta la caída del Imperio de Maximiliano la restauración del gobierno republicano, cuando puede concluirse esta obra.

El tren benefició directamente a la élite porteña, porque su principal actividad era el movimiento mercantil. Dicho medio de comunicación les permitió integrar a la economía de la ciudad, otras zonas más alejadas, como lo fue el Altiplano Central, asimismo vivieron en este medio de comunicación una manera de diversificar su capital, por lo que invirtieron en él.

No obstante, el interés que tenían los grupos dominantes locales por este transporte, no estuvieron de acuerdo en ceder el control que tenían sobre su territorio. Esto se pudo observar a través del trabajo de investigación, donde se refleja el choque de intereses de la elite local y regional, pues eran representados por la corporación municipal y los de la empresa Ferrocarril Mexicano, formada por capitales nacionales e internacionales.

Las dos facciones intentaron el dominio del espacio urbano y portuario, por lo que durante el tiempo que duraron los trabajos de las vías férreas, intentaron mutuamente imponer sus criterios sobre el lugar donde debería irrumpir el tren a la ciudad. Al final de este conflicto es el ayuntamiento quien determina el sitio.

La llegada del ferrocarril no sólo impactó a la economía de la plaza, sino también a su población. Este medio de comunicación provocó el incremento de residentes en la ciudad, ya que emigraron a ella habitantes no únicamente de las cercanías, sino también de lugares más alejados que venían buscando trabajo, ya fuera en las obras del tren o en las diferentes actividades del puerto. Asimismo arribaron a Veracruz un grupo de empresarios extranjeros, los cuales querían aprovechar las oportunidades de inversión que ofrecía la estabilidad del país.

El crecimiento de vecinos en la ciudad de Veracruz hizo que fuera más compleja la estructura social, por lo que la élite, por medio del ayuntamiento

implementó nuevas medidas de control. De igual forma, los nuevos vecinos demandarían servicios como era luz, agua, drenaje, banqueta, etc., de ahí que fuera necesario en años posteriores, tirar la muralla que rodeó la ciudad por doscientos años, para adicionar a estos residentes a la plaza, y además permitir una mejor corriente de aire, elemento fundamental para esta época dentro de la idea que se tenía de sanidad pública. Estas obras vendrían a romper la infraestructura urbana colonial que conservó la ciudad hasta mediados del siglo XIX.

Asimismo el ferrocarril impactó en la arquitectura de la plaza, y es que por muchos años se utilizó como base primordial para la edificación de inmuebles la piedra múcara, la cual era extraída de los arrecifes de coral que se encontraban frente al puerto de Veracruz y el resto del material de construcción de los lugares aledaños a la ciudad, y se transportaban por medio de lanchas o de animales de carga, con el tren se empezaron a usar otros utensilios que eran traídos de sitios más distantes como fue Córdoba, Orizaba y Soledad, esto hizo que cambiara la fisonomía de las viviendas.

El ferrocarril fue solamente un elemento de la política modernizadora del gobierno federal liberal, la cual viene a consolidar y ampliar la posición y el papel de Veracruz, porque le permitió no solamente seguir siendo el puerto principal del Golfo de México, sino que además amplió su relación con el exterior. De igual manera, se convirtió en centro integrador del comercio internacional y nacional, a su zona portuaria llegan productos de Europa, Estados Unidos y el Caribe.

Igualmente del Altiplano Central, de Tlaxcala, Puebla y Oaxaca, de las regiones colindantes a la ciudad como el Sotavento y del resto del Estado.

Para finalizar sólo me resta señalar, que durante el periodo de la restauración republicana se inició formalmente la modernidad del espacio urbano de Veracruz, empezando éste por los medios de comunicación que enlazaban dos áreas, el urbano y el portuario. Esta actualización se llevó al extremo en el porfiriato.

SIGLAS y BIBLIOGRAFÍA

AHMV, Archivo Histórico Municipal de Veracruz.

1. Blázquez Domínguez Carmen, "Empresarios y Financieros en el puerto de Veracruz y Xalapa: 1870-1910", en **Una inmigración privilegiada/comerciantes, empresarios y profesionales españoles en México en los siglos XIX y XX**, Comp., de Clara E. Lida, Madrid, Alianza 1994, p. 121

- **Veracruz Liberal 1858**, México, El COLMEX-Gobierno del Estado de Veracruz, 1986, pp.269.
- "Veracruz-Perote: contrata de postas, 1800-1840", en **La Palabra y el Hombre**, Xalapa, Ver., Universidad Veracruzana, 1984, pp. 55- 68, No.52.

2. Cáceres Quiero, Gonzalo, "Valparaíso en el siglo XIX: crecimiento, transformación y remodelación urbana", en **Siglo XIX/Revista de Historia**, México Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp.43-53 No.16.

3. Calderón, Francisco R., **Historia moderna de México. La República Restaurada. La vida económica**, Daniel Cosío Villegas (director), México, Hermes, 1995, p.742.

4. Compilación Carmen Blázquez Domínguez, **Estado de Veracruz. Informes de sus Gobernadores 1826-1986**, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1986, pp.1177-1731, T. III.

5. Connolly, Priscila, **El contratista de Don Porfirio/Obras públicas, deuda y desarrollo desigual**, México, El COLMICH-UAM Azcapotzalco- FCE, 1997, p.317

6. Connolly, Priscila y Sandra Kuntz Fisher (Coord.), **Ferrocarriles y obras públicas**, México, Instituto de investigaciones José María Luis Mora, 1999

7. Contreras Cruz, Carlos, "Urbanización y Modernidad en el porfiriato. El caso de la ciudad de Puebla", en **Limpiar y obedecer. La basura, el agua y la muerte en la Puebla de los Ángeles. 1650-1925**, Coord. Rosalba Loreto y Francisco J. Cervantes B., México, Claves Latinoamericanas, 1994, pp. 187-219

8. Contreras Cruz, Carlos y Francisco Téllez Guerrero, "Proyecto y realidades: La urbanización y sus gastos en la ciudad de Puebla, 1880- 1909", en **Siglo**

XIX/Revista de Historia, México, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp.162-198, No.16

9. Contreras Utrera, Julio, **Los comerciantes del porfiriato/el puerto de Veracruz 1880-1890**, Xalapa, Ver., Universidad Veracruzana, tesis para obtener el grado de Licenciado en Historia, 1992, pp.249

10. Díaz, Lilia, "El liberalismo militante", en **Historia general de México**, México, El COLMEX, 1994, pp. 819-872, T .II

11. Domínguez Pérez, Olivia, "El puerto de Veracruz: la modernización a finales del siglo XIX", en **Anuario VII**, Xalapa, Ver., Centro de Investigaciones Históricas de la Universidad Veracruzana, 1990, pp. 87 - 102.

12. Dublan, Manuel y José María Lozano, **Legislación mexicana o Colección completa de las Disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República**, México, Imp., del comercio de Dublan y Chávez, 1878, p. 848, T .X.

13. García y Bellido, A., y otros, **Resumen histórico del urbanismo en España**, Madrid, Instituto de estudios de Administración Local, 1986, p.275

14. García Díaz, Bemardo, **Puerto de Veracruz**, México, Archivo General del 86 Estado de Veracruz, 1992, p.383:

La terminal ferroviaria en Veracruz, México, Ferrocarriles de México/Ferrocarriles Sureste, 1996, p. 95.

15. García Morales, Soledad, " El ferrocarril de tracción animal Xalapa-Coatepec, 1875-1880", en *La Palabra y el Hombre*, Xalapa, Ver., Universidad Veracruzana, 1984, pp. 25-33, No.52.

16. Gladi, William, " América Latina y la Economía Intemacional 1870-1914, en **Historia de América Latina**, Barcelona, Edit. Crítica, 1991, pp. 1-41, T. VII.

17. González, Luis, "El liberalismo triunfante", en **Historia General de México**, México, COLMEX, 1994, pp.897-947.

18. González Portilla, Manuel y otros, **Bilbao en la Formación del país Vasco Contemporáneo (economía, población y ciudad)**, Bilbao, Fundación B. B. V. s/f., p.179.

19. Goubert, Pierre, **Historia de Francia**, Barcelona, Edit. Crítica, 1987, p.410

20. Herrera Canales, Inés, **El comercio exterior de México 1821-1875**, México, El COLMEX, 1977, p.193

21. Knapp. Jr., Frank A., **Sebastián Lerdo de Tejada**, Xalapa, Ver., México, Universidad Veracruzana, 1962, p.435.

22. **Leyes, decretos y circulares del Estado de Veracruz Llave. Año 1861**, Xalapa, Imp., del Gobierno del Estado, s./f., pp. 694.

23. Moreno, Alejandra, "El paisaje rural y las ciudades: dos perspectivas de la geografía histórica", en **entorno urbano**, México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora-UAM-Iztapalapa, 1995, pp. 29-55, Vol. 1 No.1
24. Ortiz Hernán, Sergio, **Los ferrocarriles de México/una visión social y económica/I. La luz de la locomotora**, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 303, T. I
25. Pletcher, David M., "La construcción del ferrocarril mexicano", en **Historia Económica de México**, Coord. Enrique Cárdena, México, FCE, 1996, pp. 219-254
26. Ramón, Armando de, "La mecánica del crecimiento urbano y su control. Santiago de Chile (1840-1910)", en **Siglo XIX/Revista de historia**, México, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp. 5-42, No.16
27. Robertson, Ross M., **Historia de la economía norteamericana**, Argentina, Bibliografía Argentina, 1967, pp.47 5
28. Romero, José Luis, **Latinoamérica: las ciudades y las ideas**, México, Siglo XXI, 1984, p.396
29. San Juan Victoria, Carlos y Salvador Velásquez Ramírez, "La formación del Estado y las políticas económicas (1821-1880)", en **México en el siglo XIX (1821-1910)**, Coord. Ciro Cardoso, México, Nueva Imagen, 1991 pp. 65-96.
30. Sánchez Gómez, Rodolfo, "Esbozo histórico del transporte", en **Demografía y urbanismo/lecturas históricas de Guadalajara**, México, INAH, 1992, pp.394, T .III
31. Scobit, James R., "El crecimiento de las ciudades latinoamericanas 1870-1930", en **Historia de América Latina**, Barcelona, Edit. Crítico, 199), pp. 202-229, T .VII.
32. Sierra, .Justo, **evolución política del pueblo mexicano**, México, Porrúa, 1986, p. 304, Colecc. Sepan Cuantos No.515.
33. Trens, Manuel B., **Historia de Veracruz**, México, Secretaría de Educación y Cultura, 1992, p.101, T. VII.

¹ Ortiz Hemitn, Sergio, **Los ferrocarriles de México I una visión social y económica I. La luz de la locomotora**, México, Ferrocarriles de México, 1987, p.1 00

² Goubert, Pierre, **Historia de Francia**, Barcelona, Edit. Crítica, 1987, pp.62, 63, 265

³ Gonzalez Portilla y otros, **Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo**, Bilbao, España, Fundación BBV, s. /f., pp. 102-104

4 **Loc. cit.**

5 **Loc. cit.**

6 García y Bellido, A. y otros, **Resumen Histórico del urbanismo en España**, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1968, p.271

7 Robertson, Ross M., **Historia de la economía Norteamericana**, Argentina, Bibliografía Argentina, 1967, pp.199-201

8 **Loc. cit.**

9 Ortíz, **op. cit.**, p.104, T.I; Romero, José Luis, **Latinoamérica: las ciudades y las ideas**, México, pp.221-222

10 **Loc. cit.**

11 González y González, Luis, "El liberalismo triunfante", en **Historia general de México**, México, El COLMEX, 1974, pp. 910-911, T. II

12 Calderón, Francisco R., **Historia moderna de México. La República Restaurada. La vida económica**, Daniel Cosío Villegas (Director), México, Hermes, 1995, pp.609-622

13 **Loc. cit.**

14 Blázquez Domínguez, Carmen, "Empresarios y Financieros en el puerto de Veracruz y Xalapa: 1870-1890", en **Una inmigración privilegiada/comerciantes, empresarios y profesionales españoles en México en los siglos XIX y XX**, Madrid, España, Alianza, 1994, p.22

15 Calderón, **op. cit.**, Pp.609-622; García Díaz, Bernardo, **La terminal ferroviaria en Veracruz**, México, Ferrocarriles de México/Ferrocarril Sureste, 1996, pp.17-23; Pletcher, David M., "La construcción del Ferrocarril Mexicano", en **Historia Económica de México**, coord. Enrique Cárdenas, México, FCE, 1996, pp.216-254

16 **Loc. cit.**

17 **Loc. cit.**; Ortíz, **op. cit.** pp. 87-88, T. I

18 **Loc. cit.**

19 **Loc. cit.**

20 **Loc. cit.**

21 **Loc. cit.**

22 Blázquez, **op. cit.**, pp.48-49

23 Blázquez Domínguez, Carmen, "Veracruz-Perote: contrata de postas 1800-1840", en **La palabra y el Hombre**, Xalapa, Ver.; Universidad Veracruzana, 1984, pp.61-63

24 Calderón, **op. cit.**, pp.609-622; García, **op. cit.**, pp.17-23; Pletcher, **op. cit.**, pp. 216-254

25 **Loc. cit.**

26 **Loc. cit.**

27 **Loc. cit.**

28 **Loc. cit.**

29 **Loc. cit.**

³⁰ **Loc. cit.**

³¹ **Loc. cit.**

³² **AHMV**, C. 234, Vol. 328, f.254

³³ García, **op. cit.** pp.17-23

³⁴ **Loc. cit.**

³⁵ Dublan, Manuel y José María Lozano, **Legislación mexicana o Colección completa de las Disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República**, México, Imp. del Comercio, de Dublan y Chávez, 1878, pp. 138, 139, 142, 143, T. X

³⁶ **AHMV**, C. 234, Vol. 328, f 250 47

³⁷ **Loc. cit**

³⁸ **Loc. cit.**

³⁹ **Loc. cit.**

⁴⁰ **AHMV**, C. 234, V 01. 328, f. 259-260.

⁴¹ **Loc. cit.**

⁴² **Loc. cit.**

⁴³ **Loc. cit.**

⁴⁴ **Loc. cit.**

⁴⁵ Ortíz, **op. cit.**, pp.160-161

⁴⁶ **AHMV**, C. 234, Vol. 328, f. 251, acta de cabildo del 14 de diciembre de 1867;
AHMV, C. 234, Vol. 328, f. 255, acta de cabildo del 16 de diciembre de 1867;
AHMV, C. 234, Vol. 328, f. 258, acta de cabildo del 17 de diciembre de 1867.

⁴⁷ **AHMV**, C. 234, Vol. 328, f. 261-263, acta de cabildo del 27 de diciembre de 1867.

⁴⁸ **Loc. cit.**

⁴⁹ **Loc. cit**

⁵⁰ **Loc. cit.**

⁵¹ **Loc. cit.**

⁵² **Loc. cit.**; **AHMV**, C. 234, V 01. 328, f. 264, acta de cabildo del 29 de diciembre de 1867.

⁵³ García Morales, Soledad, "El ferrocarril de atracción animal Xalapa-Coatepec 1875-1880", en **La Palabra y el Hombre**, Xalapa, Ver., Universidad Veracruzana, 1984, p.32, No.52

⁵⁴ Romero, **op. cit.**, pp. 249 y 278.

⁵⁵ **Loc. cit.**

⁵⁶ **AHMV**, C. 234, Vol. 328, f. 358, acta de cabildo del 6 de enero de 1868.

⁵⁷ **AHMV**, C. 236, Vol. 331, f. 175, acta de cabildo del 28 de septiembre de 1868.

⁵⁸ **AHMV**, C. 236, Vol. 331, f. 176, acta de cabildo del 29 de septiembre de 1868.

⁵⁹ **Loc. cit.**

⁶⁰ **Loc. cit.**

⁶¹ **Loc. cit.**

⁶² **Loc. cit.**

⁶³ Calderón, **op. cit.**, p. 625

⁶⁴ **AHMV**, C. 253, Vol. 357, f. 272, acta de cabildo del 14 de diciembre de 1872

⁶⁵ **Loc. cit.**

⁶⁶ Trens, Manuel B., **Historia de Veracruz**, México, Secretaría de Educación y Cultura, 1992, pp.77-79, T.VII

⁶⁷ Calderón, **op. cit.**, pp. 665-666

⁶⁸ **Loc. cit.**

⁶⁹ **AHMV**, C. 233, Vol. 327, f. 328-329, censo de 1867; **AHMV**, C.-234, Vol. 335, f. 422-423, censo de 1869; Calderón, **op. cit.**, p. 98; Compilación Carmen Blázquez Domínguez, **Estado de Vera cruz. Informes de sus Gobernadores 1826-1986**, México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1986, p.1727, T.III.

⁷⁰ Cáceres Quiero, Gonzalo, "Valparaíso en el siglo XIX: crecimiento, transformación y remodelación urbana", en **Siglo XIX/Revista de Historia**, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp.48-49, No.16

⁷¹ Calderón, **op. cit.**, pp. 665-666

⁷² **AHMV**, C. 253, Vol. 357, f. 323, acta de cabildo del 4 de junio de 1873; **AHMV**, C. 253, Vol. 357, f. 324, acta de cabildo de 1873.

⁷³ **Loc. cit.**

⁷⁴ **Loc. cit.**

⁷⁵ **Loc. cit.**

⁷⁶ **AHMV**, C. 253, Vol. 357, f. 331, acta de cabildo del 10 de julio de 1873,

⁷⁷ **AHMV**, C. 253, Vol. 357, f. 346, acta de cabildo del 25 de agosto de 1873

⁷⁸ **Loc. cit.**

⁷⁹ **Loc. cit.**

⁸⁰ **Loc. cit.**

⁸¹ **AHMV**, C. 249, Vol. 351, f. 104-107, acta de cabildo del 16 de enero de 1874.

⁸² **Loc. cit.**

⁸³ **Loc. cit.**

⁸⁴ **Loc. cit.**

⁸⁵ **AHMV**, C. 264, Vol. 372, f. 412-414, acta de cabildo de 14 de febrero de 1874

⁸⁶ **Loc. cit.**

⁸⁷ **Loc. cit.**

⁸⁸ **Loc. cit.**

⁸⁹ **Loc. cit.**

⁹⁰ **Loc. cit.**

⁹¹ **Loc. cit.**; **AHMV**, C. 264, Vol. 372, f. 415, acta de cabildo del 6 de febrero de 1874.

⁹² Dublan, **op. cit.**, p. 437. T. XII

⁹³ Trens, **op. cit.**, p. 28, T. VII

⁹⁴ Connolly, Priscila, **El contratista de Don Porfirio/Obras públicas, deuda y desarrollo desigual**, México, El COLMICH-UAM Azcapotzalco-FCE, 1997, pp.48-49

⁹⁵ **AHMV**, C.274, Vol. 382, f.10. acta de cabildo del 9 de febrero de 1875.

⁹⁶ **Loc. cit.**

⁹⁷ **AHMV**, C. 234, f. 422-423, censo de 1869

⁹⁸ García Díaz, Bemardo, **Puerto de Veracruz**, México, Archivo General del Estado de Veracruz, 1992, p. 131, Colecc. Veracruz; Imágenes de su historia.

⁹⁹ Romero, **op. cit.**, pp24-25

¹⁰⁰ Domínguez Pérez, Olivia, "El puerto de Veracruz: La modernización a finales del siglo XIX", en **Anuario VII**, Xalapa, Ver., Centro de Investigaciones Históricas de la U.V., 1990, p.90

¹⁰¹ **Ibid.**, p.91

¹⁰² García, Soledad, **op. cit.** p. 32.

¹⁰³ Calderón, **op. cit.**, pp.679-687

¹⁰⁴ **Loc. cit.**

¹⁰⁵ **Loc. cit.**

¹⁰⁶ **Loc. cit.**

¹⁰⁷ **AH MV**, C. 235, Vol. 330, f. 942, acta de cabildo del 7 de enero de 1869.

¹⁰⁸ **AH MV**, C. 235, Vol. 330, f. 945, acta de cabildo del 24 de marzo de 1869.

¹⁰⁹ **Loc. cit.**

¹¹⁰ **Loc. cit.**

¹¹¹ **AH MV**, C.235, Vol. 333, f.255, acta de cabildo del 10 de julio de 1869.

¹¹² **Loc. cit.**

¹¹³ **AH MV**, C.235, Vol.333, f. 957, acta de cabildo del 29 de julio de 1869.

¹¹⁴ **AH MV**, C.244, Vol.344, f. 10, acta de cabildo del 16 de junio de 1869.

¹¹⁵ **Loc. cit.**

¹¹⁶ **Loc.cit.**

¹¹⁷ **Loc. cit.**

¹¹⁸ Trens, **op. cit.**, p,92, T. VII.

¹¹⁹ **Loc. cit.**

¹²⁰ Calderón, **op. cit.**, pp.677-679

¹²¹ **AH MV**, C.237, Vol. 333, f. 714-715, acta de cabildo del 29 de diciembre de 1867

¹²² **AH MV**, C.239, Vol. 335, f. 711, acta de cabildo del 28 de abril de 1869.

¹²³ **AH MV**, C.240, Vol. 337, f. 408. acta de cabildo del 20 de enero de 1869.

¹²⁴ **AH MV**, C.241, Vol. 338, f. 619, acta de cabildo del 24 de septiembre de 1870.

¹²⁵ **AH MV**, C.241, Vol. 338, f. 603. acta de cabildo del 24 de septiembre de 1870.

¹²⁶ **Loc. cit.**

¹²⁷ Calderón, **op. cit.**, pp.677-679; Dublan, **op. cit.**, pp.718-723, T.XII