



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIAPAS
DES Ciencias Sociales y Humanidades
Dirección General de Investigación y Posgrado
Doctorado en Estudios Regionales



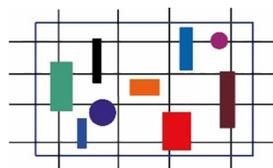
**EL FERROCARRIL Y LA CONFIGURACIÓN REGIONAL HISTÓRICA
EN EL CORREDOR COSTERO DE CHIAPAS EN EL SIGLO XX**

TESIS QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
Doctor en Estudios Regionales

PRESENTA
Valente Molina Pérez

DIRECTOR DE TESIS
Dr. Héctor Bernabé Fletes Ocón

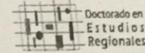
TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS
MARZO 2017



**Doctorado en
Estudios
Regionales**



DIRECCIÓN GENERAL DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO
 DES CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
 DOCTORADO EN ESTUDIOS REGIONALES
 ÁREA DE TITULACIÓN
 AUTORIZACIÓN/IMPRESIÓN DE TESIS



F-FHCIP-TD-016

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, a 16 de febrero de 2017.

Oficio No. TDER/103/17.

C. VALENTE MOLINA PEREZ

Promoción: **SEXTA**

Matrícula: **14162014**

Sede: **TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.**

Presente.

Por medio del presente, informo a Usted que una vez recibido los votos aprobatorios de los miembros del **JURADO** para el examen de grado del Programa de Doctorado en Estudios Regionales, para la defensa de la tesis intitulada:

"EL FERROCARRIL Y LA CONFIGURACION REGIONAL HISTORICA EN EL CORREDOR COSTERO DE CHIAPAS EN EL SIGLO XX".

Se le **autoriza la impresión de seis ejemplares impresos y cuatro electrónicos (CDs)**, los cuales deberá entregar:

- Un CD: Dirección de Desarrollo Bibliotecario de la Universidad Autónoma de Chiapas.
- Un CD: Biblioteca de la Facultad de Humanidades C-VI.
- Seis tesis y dos CD: Área de Titulación de la Coordinación de investigación y Posgrado de la Facultad de Humanidades C-VI, para ser entregados a los Sinodales y a la Coordinación del Doctorado en Estudios Regionales.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Atentamente

"Por la Conciencia de la Necesidad de Servir"

MTRO. GONZALO ESTEBAN GIRON AGUIAR

Director(a)



DR. APOLINAR OLIVA VELAS

Coordinador (a) del Doctorado en Estudios Regionales.



C.c.p.- Expediente/Minutario.
 GEGA/AOV/mcmd*

La realización de esta investigación fue posible gracias a la beca otorgada por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) con número 306903, durante mis estudios de doctorado en Estudios Regionales de la Universidad Autónoma de Chiapas.

AGRADECIMIENTOS

A los docentes del Núcleo Básico del Doctorado en Estudios Regionales. Pro su valiosa guía, apoyo y la inconmensurable aportación al conocimiento. En especial a los de la Academia de Economía, los doctores Apolinar Oliva Velas, Jorge López Arévalo, Guillermo Valdiviezo Ocampo, Octavio Ixtacuy López, Hilda Jiménez Acevedo, todos amigos y con quienes siempre había la posibilidad de platicar más allá de las clases y recibir fraternos consejos.

Al Dr. Héctor Fletes Ocón, mi director de tesis. Con quien siempre buscamos las coincidencias para tener asesorías y retroalimentarnos, debatiendo varios aspectos de este tema. La confrontación y conjunción de nuestras ideas hizo interesante esta investigación.

A mis amigos de la Academia de Economía, Victoria Espinosa, Carlos Gómez e Yliana Mérida. Compañeros de estudio, de viaje, de preocupaciones y de incontables pláticas para discernir la dimensión regional y el camino que habríamos de recorrer en la vida doctoral y en el ámbito académico.

A los jubilados ferrocarrileros, a los productores del Corredor Costero, a mi familia costeña, gente cálida que habita esta región, tan llena de historia, llena de vida, llena de Chiapas.

A todos, gracias.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
Estructura de la investigación	5
CAPÍTULO I	
PERSPECTIVAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS PARA EL ESTUDIO DE LAS DIMENSIONES REGIONAL E HISTÓRICA.	
Presentación	12
1.1 Espacio y territorio	13
1.2 Región	16
1.3 Sociedad e historia	20
1.4 Chiapas como región de estudio	23
1.5 El tema ferroviario en perspectiva	26
1.6 Rumbo metodológico	30
CAPÍTULO II	
CORREDOR COSTERO, ESTADO Y FERROCARRIL.	
Presentación	36
2.1 Estado, tiempo y espacio histórico en Chiapas	37
Istmo-Costa y Soconusco	39
Demarcaciones espaciales en el tiempo. Historias compartidas	42
Rasgos de la actividad productiva	46
2.2 Evolución del transporte	49
Caminos regionales	50
Actividad portuaria	54
Los arrieros	57
2.3 El Ferrocarril	58
Tardío tren para Chiapas	59
Territorio ferroviario	64
2.4 Intervención del Estado en el fomento de la economía del Corredor Costero y del ferrocarril	66
Reflexiones del capítulo	69

CAPÍTULO III

LA DINÁMICA DE LAS MERCANCÍAS AGRÍCOLAS Y GANADERAS

Presentación	72
3.1 Tierra y producción de Chiapas en el siglo XX	73
3.2 Mercancías agrícolas	79
Café	82
Cacao	84
Hule	86
Plátano	88
Algodón	91
Caña de azúcar	92
3.3 Ganado vacuno	93
3.4 El ferrocarril y la distribución de mercancías	96
Impacto diferenciado de las tarifas en el potencial productivo	98
Reflexiones del capítulo	106

CAPÍTULO 4

ESTADO, INFRAESTRUCTURA Y EXPERIENCIA DE LOS ACTORES

Presentación	110
4.1 Política estatal y la infraestructura de comunicación	111
Infraestructura	116
El impacto de la carretera	117
Privatización del tren	121
4.2 Experiencias de grupos y actores regionales	122
Trabajadores	123
Inmigrantes	125
Conclusiones	129
Bibliografía	137
Índice de cuadros e imágenes	147

INTRODUCCIÓN

“La historia puede ser construida con cualquier indicio que ayude a recontar los hechos y preservar los universos regionales”.

Antonio García de León. Fragmento de su discurso al recibir el Doctorado Honoris Causa por la Universidad Veracruzana, marzo 26, 2015.

A partir de la construcción del Ferrocarril Panamericano (de 1902 a 1908) que recorre las regiones Istmo Costa y Soconusco del estado de Chiapas, se suscitaron durante el siglo XX, vinculaciones históricas entre la vía ferroviaria, el territorio, la sociedad, el desarrollo económico y el Estado.

El tiempo ha concedido a esta amalgama de dimensiones, un lugar referencial en la historiografía chiapaneca, convirtiéndose en punto de partida de una serie de hechos y sucesos que transformaron este territorio costero, que antes del tren, tenía una lenta dinámica de desarrollo y crecimiento con respecto al territorio nacional por varias razones: por su condición de lejanía con los proyectos modernizadores, por su tardada incorporación a la República Mexicana (1824), y por su variada geografía y accidentada orografía que hacían más difícil la introducción de vías de comunicación, del correo, el desplazamiento de las mercancías y el tránsito de personas a nivel interregional.

Repensar los procesos en Chiapas a partir de la investigación histórica, permite dilucidar respuestas a los fenómenos y problemas que existen en el presente. También da la pauta para no formular juicios o generalizaciones sobre una región, sino analizar los hechos de una estructura espacial que presente realidades que requieran ser estudiadas.

El tema aquí presentado se enmarca en la disciplina de estudios regionales, que constituye una visión amplia de análisis y que para efectos de este trabajo, busca analizar la vinculación histórica entre el ferrocarril y patrones de desarrollo económico regional del Corredor Costero de Chiapas, territorio que se ubica el litoral pacífico mexicano desde la zona limítrofe con Oaxaca hasta la frontera con Guatemala, con demarcaciones administrativas bien definidas y que juntas forman el Corredor Costero que será el objeto de estudio.

Considero importante estudiar la transformación de esta planicie del Pacífico durante el siglo XX porque coincidentemente la introducción de este medio de comunicación se hace al iniciar esta centuria. Esta investigación explicará los fenómenos regionales, destacando las relaciones económicas, de trabajo y de producción vinculadas a un elemento: el ferrocarril, como el hilo conductor que generó un engranaje de actividades principalmente agrícolas y económicas. Con esta reflexión y visión de análisis incluiré en la discusión: la forma de organización espacial en la producción de la región, las mercancías agrícolas y la intervención del Estado, que enlazan con el desarrollo económico del territorio.

La configuración regional histórica a partir del ferrocarril es un tema que merece estudiarse a profundidad. Los escasos trabajos que existen sobre esta vía de comunicación son de corte cronológico con datos de su construcción y brindan algunos elementos de análisis por periodos históricos. Esta investigación estudiará un siglo de manera eslabonada revelando discontinuidades en el relato cronológico para poder hacer comparaciones sobre los volúmenes de exportación de productos agrícolas; los ingresos de la empresa ferroviaria; la participación del Estado en la actividad del transporte, los modelos de desarrollo que subyacen o se interrelacionan, entre otras categorías.

Además, esta historia de largo recorrido entrelaza actividades económicas como la agricultura, la ganadería y el comercio, e incluye aspectos de la producción de hule, café, plátano, algodón y caña de azúcar. Estas mercancías han estado ligadas, de una u otra forma al ferrocarril, que ancla entonces, como elemento-eje dinamizador de este trabajo de investigación para explicar la reconfiguración espacial histórica. Se presentan representaciones gráficas de los cambios

territoriales y sociales vividos durante un siglo que reflejan la reconfiguración en los municipios del Corredor Costero.

Este tema, permite reflexionar sobre la realidad de Chiapas ante el discurso de modernidad y globalización del siglo XX y la visión que se forjó en el panorama nacional sobre las bondades productivas de esta entidad. Este siglo representó el inicio de nuevos esquemas de desarrollo a nivel internacional, principalmente los adelantos tecnológicos y la expansión de las máquinas de vapor o los automóviles; estas innovaciones contrastaban con la realidad y la dinámica de México cuyos territorios en la primera década del siglo XX (última del Porfiriato) se vendían para deslinde y privilegiar la agricultura tradicional.

Al revisar el desempeño del servicio ferroviario en Chiapas se encuentran procesos e interpretaciones diferentes a la visión generalizada de la historiografía mundial de que el ferrocarril brindó grandes beneficios, detonó el desarrollo y un crecimiento económico homogéneo. A partir de 1960 y con las investigaciones de Robert Fogel y Albert Fishlow en el marco de la Historia Económica¹ se produjo una ruptura de esta interpretación al ofrecer mediciones fehacientes poniendo en duda el papel del ferrocarril como factor crucial para el desarrollo en Estados Unidos.

A partir de ahí surgieron estudios que dejaban ver una situación más equilibrada sobre el ferrocarril en la economía, abordando aspectos como el impacto en la producción, las tarifas para transportar mercancías, y otros temas como los territorios por donde el tren atravesaba y las condiciones sociales de los núcleos poblaciones en torno a esta vía de comunicación.

En México se conoce en 1973 el libro denominado *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato: crecimiento y desarrollo*, del investigador norteamericano John H. Coastworth, el cual abrió una veta para la investigación histórica pues fue el primer texto en

¹ La Historia Económica, que a partir del siglo XIX es considerada una rama autónoma de la ciencia de la Economía y la ciencia de la Historia, reconcilia las diferencias naturales que existen entre ambas (Cipolla, 1991:157). Esta disciplina es pertinente para comprender un entramado de larga duración con grandes transiciones históricas.

abordar este tema. Él mismo publicaría un artículo en 1979 denominado *Indispensable Railroads in a Backward Economy: The Case of Mexico*.

A partir de aquí vendrían otros autores y estudiosos del tema analizando esta relación historia-economía por regiones geográficas y con análisis específicos de las líneas ferroviarias del sur, centro y norte, tanto de investigadores nacionales como extranjeros.

Sin embargo el ferrocarril de Chiapas no ha sido considerado en estos análisis histórico-económicos. Una razón es porque en los grandes centros documentales existe información específica como Ferrocarril Panamericano hasta 1917, año en que se supeditó administrativamente al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Después de este año es una labor acuciosa encontrar información sobre traslado de mercancías, así como datos sobre gremios laborales, reparación de vías y locomotoras, adquisición de material rodante e inventarios de talleres, estaciones y paradas.

Una revisión exhaustiva en dos fondos documentales del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria (CEDIF) del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) que pertenece a la Secretaría de Cultura, confirma esta versión. La mayor información encontrada como Ferrocarril Panamericano se localiza en el Fondo de la junta Directiva hasta 1917 y algunos planos en el Fondo de Vías y Estructuras. En los libros y bitácoras que resguarda la Biblioteca Especializada, se encuentra información de las administraciones de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) solo se refieren al Panamericano para dejar constancia del tramo y región que recorría el Nacional de Tehuantepec.

Importante es apuntar que la cuantiosa carga de café que salía de Soconusco quedó registrada principalmente en los libros de ingresos de las representaciones consulares asentadas en esta región (alemana y británica); en los registros de aduanas marítimas del Estado mexicano, las bitácoras del Puerto de Salina Cruz y los registros de traslado del Ferrocarril del Istmo a Veracruz. Esto explica que el tramo ferroviario de Chiapas era considerado como el medio de

traslado del café pero la información de envío a mercados nacionales o extranjeros era a partir de su salida del Puerto de Salina Cruz o Veracruz.

En los textos de carácter nacional, el ferrocarril de Chiapas se menciona con escasas referencias. En la bibliografía chiapaneca los estudios que existen sobre esta línea ferroviaria son más bien cronológicos o contextuales con escasas referencias sobre las transformaciones económicas, agrícolas y territoriales que generó en la franja costera, el reordenamiento poblacional, los nuevos asentamientos, así como la posición de los actores, sus dinámicas de movilidad y los aspectos laborales-productivos.

También la intervención del Estado es un campo por explorar en este medio de comunicación, saber cuántas subvenciones y montos otorgó a los concesionarios, conocer cómo Ferrocarriles Nacionales de México administró la empresa en Chiapas en los aspectos laboral, comercial, técnico y sus contribuciones o excedentes, saber cuándo el Estado a través del recurso municipal contribuía en el mejoramiento de las condiciones urbanas en torno a las estaciones ferroviarias del Corredor Costero; también importante explorar la relación que existió entre el Estado y la delegación estatal del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana.

Este trabajo busca desde los estudios regionales ser un estudio de carácter histórico-económico centrado en el ferrocarril con un análisis de “interrelaciones y vinculaciones que la gente establece para afectar, influir y controlar un espacio dado” (Pérez Herrero, 1991). Si la realidad de este espacio es dinámica, es posible estudiar las etapas de su desarrollo, en las que la sociedad juega un papel preponderante. Con este criterio los elementos de análisis pueden ser temporales y con una perspectiva diacrónica.

En esta investigación, el estudio del ferrocarril y su recorrido longitudinal a través de las ciudades y pueblos del Corredor Costero, es planteado como un sistema de eslabonamiento espacial que permitió la intercomunicación y vinculación entre los centros poblacionales, que permitió el reconocimiento de las afinidades en muchas actividades y forjó en la conciencia de los sujetos la idea de una nueva territorialidad y fácil traslado a otros territorios que antes del tren se conocían como lejanos. Luego entonces es posible establecer y analizar fenómenos

trascendentes en etapas históricas, con mediciones, categorías, cifras, precios, niveles y otras categorías valiosas en el ámbito histórico, económico y social.

Estructura de la investigación

El objetivo general de este trabajo es explorar la asociación entre el ferrocarril que recorre el corredor costero de Chiapas y la configuración espacial regional histórica durante el siglo XX. Los objetivos específicos son: analizar las transformaciones históricas del territorio a partir del ferrocarril en durante el siglo XX, y conocer la forma de organización espacial de la producción en la región.

Considerando la multidimensionalidad del fenómeno a investigar se presenta una narrativa diacrónica que aborda las variadas dimensiones históricas, económicas y productivas de la región: esto permite entrevera el relato y exponer de manera sucesiva fechas y hechos a manera de inventario sin llegar a ser estrictamente descriptivo sino que se analiza cada hecho y se genera el saber histórico intuitivo, inmediato con el posicionamiento histórico reflexivo y discursivo.

Considerando lo anterior, el Capítulo I es denominado “Perspectivas teórico-metodológicas para el estudio de las dimensiones regional e histórica” y doy cuenta de las concepciones del concepto de “región”, y ofrezco una revisión bibliográfica sobre el tema ferroviario. Se ofrece también una aproximación a la teoría y a los textos escritos sobre los acontecimientos del siglo veinte en el Corredor Costero. A partir de ahí inicia la construcción del conocimiento histórico, como marco sustancial y funcional para el desarrollo del trabajo.

En el capítulo II, “Corredor Costero, Estado y Ferrocarril”, se presenta de entrada una descripción de los principales rasgos tanto naturales como históricos de la región para conocer y contextualizar la evolución de los asentamientos y las demarcaciones que ha tenido. Este panorama permite plantear el territorio en permanente transformación y mostrar a través de mapas cómo la política de Estado ha modificado la composición administrativa territorial. A partir de aquí se empieza a plantear una transformación sociohistórica dinámica y el territorio se proyecta articulado y constantemente rehecho. Se plasma además la importancia económica de esta región y su posición estratégica que tuvo en la ruta comercial por mar y por tierra desde

tiempos coloniales hasta el siglo XIX cuando empieza a ser foco de atención en la fiebre del deslinde que pondero en presidente Porfirio Díaz. En este contexto surge el ferrocarril en el relato y se explican los motivos de su construcción en Chiapas a la par de una política de colonización de la nación que tejió la urdimbre de inversionistas extranjeros que en el Corredor Costero se asentaron para nuevos negocios productivos.

El capítulo III, “La dinámica de las mercancías agrícolas y ganaderas”, aborda la dinámica de producción en el siglo veinte a partir de la concepción de la agricultura como actividad primaria ligada al desarrollo e intrínsecamente a la estructura económica. Asimismo la ganadería como actividad persistente en la región de estudio. A partir de datos que muestran la evolución de estas actividades, el relato se va articulando de manera diferenciada con la dinámica del ferrocarril.

En el capítulo IV, “Estado, infraestructura y experiencia de los actores”, se hace un análisis de la intervención de las autoridades en el fenómeno del tren ligado a la economía, con referencia importante a las tarifas de carga que representaron la palanca para despuntar el potencial productivo. Además se aborda la reconfiguración de la comunicación terrestre en el Corredor Costero, el impacto de la carretera y la decadencia del tren hasta llegar a la privatización. Un punto importante es conocer la heterogeneidad de los grupos y actores sociales en la región que se estudia.

En las conclusiones se ofrece una idea estructurada de este fenómeno investigado a partir de la contribución de esta vía de comunicación y del papel que jugó en la dinámica de desarrollo, con su servicio de carga y de transporte, generando la conexión entre los pueblos del Corredor Costero. La herencia histórica productiva de este Corredor ha establecido en esta región y como refiere Fletes (2004: 33), la noción de que las transformaciones necesitaban estrategias de competencia y cooperación entre la comunidad y los actores locales. Por lo tanto en el posicionamiento final se establece que son dimensiones indisociables el ferrocarril, la sociedad y el Estado.

CAPÍTULO I

**PERSPECTIVAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS
PARA EL ESTUDIO DE LAS DIMENSIONES
REGIONAL E HISTÓRICA.**

Presentación

La reflexión sobre los conceptos de “espacio” y “territorio” ha generado variados escenarios interpretativos y acalorados debates en los que el común denominador es la localización del lugar en donde los fenómenos naturales, sociales, políticos y económicos, entre otros, generan relaciones con los seres humanos, interacción determinada por los procesos locales.

Este primer capítulo abre la discusión teórica y plantea una revisión de los conceptos antes referidos, desde diferentes ópticas: a partir del proceso que vincula el tiempo y el espacio, y ofreciendo las definiciones del concepto de “región” como postura disciplinar que ocupa esta investigación, desde un fenómeno histórico, interpretando hechos y condiciones locales.

Para estudiar una región es importante conocer las concepciones teóricas que se han planteado sobre el territorio, en su vinculación con el entorno físico, así como las dimensiones geográficas. Es decir, para realizar un estudio regional, se requiere conocer las transformaciones que ha sufrido el territorio específico, así como sus condiciones naturales y físicas.

Se presentan entonces, una serie de postulados teóricos que constituyen el debate inicial hacia los estudios regionales desde la óptica de la historia. Retomando los anteriores elementos, se realiza posteriormente una revisión de la configuración histórica de la región chiapaneca colindante con el Océano Pacífico, poniendo énfasis en su vinculación con un medio de comunicación terrestre: el ferrocarril.

Además se hace una aproximación a la teoría y a la bibliografía existente sobre el tema ferroviario en México y en Chiapas, como una muestra de los trabajos que han llevado esta temática a la ciencia regional-histórica y que desde la mitad del siglo XX ahondan además en los aspectos económicos.

Finalmente y considerando las variadas técnicas del análisis regional, planteo una ruta metodológica analítico-sintética que permita reconstruir el hecho histórico y que sea el basamento articulador, misma metodología que permitirá la reconstrucción de fenómenos suscitados en diversas etapas en el tiempo que edifiquen un seguimiento longitudinal aportando datos y ahondando en hechos con fuentes que faciliten las inferencias necesarias en el objetivo de asociar el ferrocarril de la costa de Chiapas y la configuración espacial regional histórica durante el siglo XX.

1.1 Espacio y territorio

La definición de “espacio” ha sido planteada como el área o medio físico en donde se encuentran los sujetos, los cuerpos y las cosas. La antropología alude al término para comprender el lugar en donde se desarrolla la cultura; como el planteamiento de Malinowsky que aludía un lugar específico para que la cultura pudiera desarrollar las necesidades biológicas, psicológicas y sociales del individuo Malinowski (1944:90).

Las diversas definiciones coinciden en la incidencia del espacio en la estructura social, vinculando al entorno dado por las condiciones geográficas y físicas naturales y posteriormente por la apropiación o la construcción del mismo. Pierre Bordieu, (citado en Bello, 2011: 42) habla de la apropiación simbólica del espacio a través de redes de parentesco, el sentido de pertenencia, la topofilia o apego al territorio, creando realidades objetivas para las personas constituidas a través de disposiciones y largos procesos de interiorización. También argumenta que los actores juegan un papel importante en el campo simbólico del poder, del capital y de las clases.

Existen dos dimensiones importantes en el concepto de región, una es el espacio, que en ocasiones se entiende como una de las dimensiones de la región. El espacio, además de

constituir y ser constituido por sujetos y objetos materiales, genera interacciones y procesos. La otra dimensión es el tiempo, éste no solo representa el periodo cronológico al hablar de región, pues brinda además la posibilidad de conocer la transformación de la región y sus procesos de construcción social e histórica.

Estas construcciones espaciales han generado categorías que podemos llamar “binarias” al unir lo rural con lo urbano o el centro-periferia, pueblo-bosque, etcétera, que reflejan ciertamente contrastes, pero que son categorías entre las que se desarrollan interacciones humanas y en donde los individuos tienen expresiones espaciales organizadas en variadas actividades y maneras de integración que van mejorando y redefiniéndose con el tiempo. El espacio, como asegura Latour (2008) es un sistema vivo que cambia dinámicamente y que al ser reconocido y descubierto, permite identificar y discutir las relaciones con una visión analítica de las redes y los actores en diferentes niveles y categorías; como un espacio vivido aludiendo la visión de Michaul Foucault.

En este sentido la concepción de espacio, genera relaciones locales, por lo tanto hablar de espacio refiere a la actividad endógena y esto plantea un tratamiento funcional del concepto, convirtiendo al espacio en un ente activo y con una dinámica autónoma en la que converge el desarrollo y la permanente transformación de la sociedad.

Desde esta visión, Cruz (1999:32) afirma que el carácter histórico de la integración de los espacios regionales está vivo y es evidente, puesto que cada región se define por los múltiples procesos de adaptación, incorporación, transformación e identificación con los grupos sociales respecto del territorio sean o no objeto de investigación.

La evolución de los espacios ha estado por lo tanto sujeta a la evolución social histórica y los modos de producción en donde las distancias eran cruciales en función del tiempo para evitar centralizar las relaciones humanas y comerciales. Este último punto es muy importante en función de la productividad de cada asentamiento apegada a la acumulación capitalista.

Por otra parte, el territorio tiene más alusión al entorno físico y las dimensiones geográficas. Existe una reflexión que nos habla del territorio situado en el espacio natural, por lo tanto existe complementariedad situando al espacio como el molde en el que surge o se forja el territorio. Desde las variadas dimensiones para abordar el concepto, se coincide en las definiciones, en una mayor concreción de los elementos, y una adscripción, algo que no tiene el espacio.

La dimensión agraria por ejemplo, destaca más la propiedad de la tierra; o la antropológica se enfoca el estudio de un territorio y destaca los asentamientos humanos y desplazamientos; o la dimensión económica política que explora las leyes de acumulación en los asentamientos. Estas miradas destacan la apropiación del territorio o la simbolización a partir de las características genotípicas de un asentamiento.

En la historia y desde el gobierno Romano se estableció un sistema ordenado de ordenamiento territorial y un sistema de leyes para el espacio del que surgieron las regiones administrativas que se convirtieron en escalas de referencia.

Palacios (1983:68) plantea cuatro componentes para los territorios: 1. Secciones, 2. Grupo humano o sociedad asentada, 3. Formación social determinada, 4. Estado nacional como contexto, y 5. Cierta autonomía. Estas características le dan un nivel de institucionalidad al concepto y la dota de vida y del poder de organización lo que pondera las relaciones de grupo, por lo tanto el análisis de la territorialidad va más allá del espacio, del área específica y contempla "el intento" de un individuo o grupo de afectar, influir o controlar gente, elementos y sus relaciones, delimitando y ejerciendo un control sobre un área geográfica. Esta área puede ser denominada "territorio específico", según Robert D. Sack (en Pérez, 1991:194,195).

Los territorios son generalmente medibles y representados de forma cartográfica y visual con sus características y delimitaciones, ya sea de forma euclidiana, es decir medidos entre dos puntos; y de forma topológica, cuando entre sus distancias existen una serie de redes y relaciones sociales. Esta manera reticular de medirlo nos habla de la intención de establecer categorías de asociación entre los actores del territorio y de la presencia de características de

identidad. Esto implica algunas articulaciones de tipo cultural que se van transformándose en el tiempo.

El territorio es objeto entonces de operaciones simbólicas y una especie de pantalla sobre la que los actores sociales (individuos o colectivos) proyectan sus concepciones del mundo, por ello es considerado zona de refugio, medio de subsistencia, fuente de recursos, área geopolítica o circunscripción política-administrativa (Berruecos, 2012:54). Las divisiones o demarcaciones que se han hecho responden a esta intención de construir las fronteras de lo común y decirles a los iguales y cercanos que a partir de cierta demarcación hay unión o enlace con ellos.

1.2 Región.

El diccionario de la Real Academia Española ofrece cinco definiciones para la palabra “región”. Las dos primeras hablan de una porción de territorio “determinada por caracteres étnicos o circunstancias especiales de clima, producción, topografía, administración, gobierno, etcétera”, también refiere a “las grandes divisiones territoriales de una nación, definida por características geográficas, históricas y sociales, y que pueden dividirse a su vez en provincias, departamentos, etcétera”. Hay dos más que explican conceptos de: filosofía, uno refiere a todo espacio imaginario en utilidad y el último hace alusión a la zoología y al cuerpo de los animales.

Los orígenes y la evolución del término “región” se encuentra en varios diccionarios. En suma, consignan que proviene del latín *regio*, *regio*, o *regionis*, entendiéndose: dirección o línea recta, término que se atribuía a los hallazgos de las antiguas observaciones en el cielo. Después fue aplicado a las fronteras o los territorios definidos también por esa línea recta. El término fue usado para esquemas de gobierno aludiendo a la línea vertical jerárquica cuya autoridad abarcaba territorios.² Esta noción de división al imaginar la región nos remite a pensar al establecimiento de fronteras, linderos o algún tipo de rupturas o discontinuidades que surgen de las diferencias de dos regiones vecinas confrontadas en sus escenarios o continuidades naturales (Bordieu, 2006:170).

² Una revisión rápida del concepto puede encontrarse en versiones en línea de diccionarios que brindan elementos para esta descripción. Ver: <http://dle.rae.es>, <http://es.thefreedictionary.com>, <http://etimologias.dechile.net>, <http://diccionario.leyderecho.org/>, <http://dictionary.cambridge.org/>, <http://www.definicionabc.com/>, <http://definicion.de/>.

El concepto región, ha sido debatido por la ciencia regional a partir de las disciplinas geográficas y económicas, cuyo análisis se ha vuelto importante también desde otras disciplinas de las ciencias sociales. En las interpretaciones de la teoría regional, la región se sustenta en criterios geográficos, entendiendo la región como aquel espacio que tiene características comunes o circunstancias especiales, como el clima, la topografía o la forma de gobierno de un Estado; y que en tamaño es más pequeña del área que pertenece. También es común encontrar definiciones orientadas a situar este concepto en otras dimensiones espaciales que pueden dividirse en porciones administrativas con diversos nombres y en donde se toman en cuenta los procesos.

Existen debates contemporáneos para estudiar la región. Ramírez (2007) señala cuatro discusiones: La primera se centra en el análisis de identificación de la región en función a las diferencias sociales, económicas y de desarrollo existentes, proceso fundamental para reconocer a las regiones, aquí la visión cultural forma parte de la construcción de la región con la presencia o ausencia de los sujetos, así como la visión económica en la que la conformación de la región está en función de tecnologías-organizaciones y territorios.

La segunda consiste en identificar a las regiones a partir de escalas que son vistas como procesos sociales, es decir tiene especial relevancia la dualidad global local. La tercera, considera los procesos y las relaciones de los diversos agentes entre lugares y territorios y entre territorios y agentes; en esta mirada las relaciones que se dan entre territorios y regiones pueden ser económicas, políticas y culturales, que inciden de manera directa en los procesos y las relaciones establecidas en el territorio.

La cuarta discusión, tiene que ver con la forma en que se abordan los estudios regionales, existe un análisis respecto de la importancia de lo local y del debate acerca de la importancia de la región y regionalización para los ejercicios de planeación regional y urbana.

En esta perspectiva, el estudio de la región incluye procesos modernos de urbanización en los cuales el investigador lo utiliza como una herramienta conceptual o como una concepción metodológica (García, 2006 en Lindon y Hiernaux, 2006). De tal forma que el concepto de región, considera las dimensiones de lo local y regional, los cuales generan un debate extenso

en el que se incorpora el territorio, por los cambios sociales y geopolíticos que se suscitaron a finales del siglo XX como parte de la globalización, esto conlleva a nuevas configuraciones en los territorios considerando a su vez su estudio de forma integral.

En este sentido y al profundizar en el referido concepto de “región”, Antonio Cruz Coutiño (1998:31) afirma que la regionalización integral del territorio, la valoración de los recursos existentes en las diversas regiones geográficas, y el estudio de sus expectativas económicas, constituye la base más sólida para la transformación de las sociedades. Estos son fundamentos del desarrollo económico, social y político de los espacios regionales sean: naciones, regiones subregiones, estados, municipios, ciudades, zonas, distritos urbanos y rurales, barrios, localidades, ejidos y rancherías.

Desde esta perspectiva, la región se concibe como la articulación de relaciones sociales de producción; es decir la organización espacial de los procesos sociales asociados al modo de producción en un lugar y tiempo dados, y esto es lo que marca las diferencias entre una región y otra (García, 2006); es decir las regiones es igual a los sistemas sociales regionalizados, por ello las formas de regionalización varían en diferentes momentos y características de los territorios en espacio y tiempo.

Autores como Maite Zelaia Garagarza en *El concepto de región* [s/f] refiere tres elementos a ponderar: el espacio territorial; el grupo o comunidad y la identidad o conciencia regional. Con base en estos elementos, la región se conceptúa como una comunidad humana establecida en la unidad territorial más amplia de un Estado, cuyas características son la homogeneidad en el ámbito histórico, cultural, geográfico o económico y actuar con miras a la consecución de fines e intereses comunes.

Una definición de región muy referida es la de Palacios L. (1983), quien argumenta que “...es un espacio históricamente constituido, producto de las relaciones sociales y de patrones de dominación imperantes en las sucesivas etapas históricas de su desarrollo”. En esta descripción destacan las palabras “historia” y “sociedad”. Esto implica considerar a los actores o sujetos que habitan en algún territorio, por lo tanto existe un entramado entre la entidad espacial o

territorial y los procesos que en ella se generan. En cualquier sociedad existe un devenir histórico particular que se amalgama con la dinámica local, por lo tanto estos entramados de relaciones constituyen un reflejo de la evolución y del desarrollo local, en los que existen etapas que merecen estudiarse y ahondar en

La ciencia regional no posee una uniformidad metodológica de análisis, pero sí es destacable el dinamismo de su aplicación (Pérez 1991:7). Con esta visión el investigador puede, desde su concepción teórica y metodológica, crear esquemas interpretativos para replantear los fenómenos que se han presentado en el tiempo histórico en una región determinada, con un enfoque multidisciplinario, ya sea analizando sus dimensiones geográficas, administrativas, históricas o denotando sus prácticas económicas, culturales antropológicas y/o sociales.

En este trabajo la región que se estudia (descrita de manera amplia en el capítulo dos) es el Corredor Costero de Chiapas, en donde existen grupos sociales con similitudes en sus características étnicas y prácticas antropológicas, existen orígenes prehispánicos mesoamericanos afines, así como asociaciones en las actividades productivas que se han desarrollado por muchos años.

En este sentido, ahondar en el estudio de la dinámica regional conociendo los fenómenos suscitados en el tiempo, su desarrollo y su entrelazamiento en diversas etapas del tiempo, permite el seguimiento longitudinal y pueden establecerse, con información diversa, algunas inferencias que tengan soporte en categorías de análisis. La dimensión histórica no puede excluirse al analizar una región y sus transformaciones con una visión del tiempo. El antropólogo Andrés Fábregas (1997:143) define la región como “el resultado de un proceso que vincula en el tiempo y en el espacio a la sociedad, la cultura, el medio ambiente y la historia”. Este todo, sugiere entonces una mirada interdisciplinar con sus características particulares.

Por lo tanto, estudiar algún fenómeno histórico en el marco de los estudios regionales nos invita a interpretar hechos y condiciones locales, conociendo con más amplitud las situaciones históricas de manera longitudinal e incorporando varias esferas analíticas como el aspecto económico, el Estado, el desarrollo local, la asociación de personas, política, inversiones,

etcétera. Para construir una visión amplia de las regiones, es pertinente estudiar su constitución desde las escalas social e histórica y una metodología definida, de interés para el investigador de acuerdo a un problema particular y enfoque; y retoma a los actores que negocian, forjan y reproducen una identidad local (Fletes, 2013:95).

Los actores son parte de esta visión de estudio ampliada de los fenómenos de la región, considerados en sus más diversas formas de ocupación: comerciantes, habitantes, campesinos, dirigentes, etcétera; y diversas maneras de agrupación. Cada actor, cada grupo, cada poblado, cada congregación, tiene una interpretación de la realidad, y esto construye finalmente una identidad regional. En este trabajo se da cuenta de la presencia de los sujetos en el territorio, abordado la manera en que se organizaron para desempeñar las actividades de producción local relacionadas con las oportunidades de exportación.

Por otra parte, desde el planteamiento del tema vinculo la transformación del territorio en el tiempo con la historia y un elemento de comunicación: el tren. Esta heterogénea terna de dimensiones está desarrollada en la periodización de un siglo que, de entrada, proyecta un estudio complejo y muy extenso. Sin embargo (Pérez 1991:8,9) alude que el análisis regional resuelve las tensiones entre generalización y particularización, reconciliando la perspectiva microscópica con la macroscópica, facilitando la combinación de los distintos enfoques de las ciencias sociales y recuerda que cualquier fenómeno se debe analizar, no solamente desde la realidad a corto plazo, sino también a largo plazo.

Incursionar en un siglo significa comprender la dinámica regional en su conjunto, es decir, no son historias locales sino la proyección de un territorio con vida que se transformó, que merece ser estudiado y redescubierto para entender las razones endógenas y exógenas de su evolución. Entendemos que existen espacios opuestos, pero en ellos conviven las relaciones y vínculos, formando bloques, algunos de ellos sustentados en las convergencias y otros en las divergencias que son relevantes para medir el desarrollo de la región (Martínez-Pellégrini, 2003).

1.3 Sociedad e historia

La integración de los procesos sociales al análisis territorial o espacial es una tendencia de investigación interdisciplinar. En cualquier espacio los actores de la “región vivida” (refiriendo a Giddens, 1995) son importantes porque forman redes de asociación que permiten realizarles diferentes estudios o mediciones, por ejemplo un perfil cronotopológico, es decir, un estudio para comprender a través del tiempo (*cronos*) la manera en que los seres humanos construimos relaciones a través de los espacios (topología). Este término fue acuñado por el filósofo y matemático norteamericano Charles Muses y es aplicado cuando se estudia a los sujetos sociales dentro de una región en su convivencia con sus semejantes y más allá de las fronteras naturales por afinidades o por intereses comerciales. Para estos núcleos sociales en el territorio hay diversas miradas de análisis, una de ellas es la que estudia los fenómenos sociales a partir de la historia. A partir de la progresiva madurez de las ciencias sociales y la integración de la historia en éstas, se abandonó la tendencia de ver a la historia como un género literario y dar paso a contribuciones más amplias en donde el estudio de lo social y el pasado son incursiones dialécticas y complementarias.

En la investigación que aquí se presenta, los actores sociales en el territorio son importantes, pues se relacionan, por un lado, con los procesos de producción que unen territorios y por otro, con un medio de comunicación (el ferrocarril) que impactó y contribuyó con este enlace entre los pueblos del Corredor Costero chiapaneco. Por lo tanto se destaca un rasgo de “región funcional”, que se caracteriza ante todo por la unidad. "Se trata de individualizar la superficie o el espacio terrestre en una serie de conjuntos en cuyo seno exista cohesión, un principio de organización y funcionamiento entre sus partes" (Bielza De Ory, en Espejo. 2013:76).

Aludir a la región funcional es una manera de apropiación del territorio y valoración de manera simbólica e instrumental asentando características propias. El individuo genera territorialidad humana con el sistema de relaciones en el núcleo social. La evolución de la sociedad en el plano regional brinda a esta investigación la radiografía de las transformaciones vividas, entonces la historia recupera hechos que ayuden a estructurar juicios de valor que serían inherentes a la función social, juicios y reflexiones que no vayan en detrimento de la legitimidad de la misma historia de la región (Pereyra, 1980:25, 31).

En la historia se encuentra la memoria social o colectiva de los individuos, en ella se plantean categorías o magnitudes definidas del tiempo y del espacio. Al tener estos parámetros de abordaje e interpretación de los sucesos del pasado, se pueden establecer categorías o escalas. Aquí tiene lugar la historia regional ligada a temporalidades específicas y linderos espaciales de un territorio para dar cuenta de fenómenos y procesos de interés para el investigador.

La perspectiva histórica revalora y amplía el potencial explicativo de los conceptos de la teoría regional en su conjunto, de esta manera se pueden plantear cuestionamientos con respecto al proceso formativo de las regiones (Cruz, 1998: 40,41) y por lo tanto plasmar un análisis de la transformación de estas formas espaciales y territoriales de organización regional. Por lo tanto el abordaje histórico a escala regional, como cualquier disciplina que ejerce la ciencia histórica debe seguir el método histórico y desde luego el método científico.

Actualmente todo aquel que se ocupe de estudiar la dialéctica entre el pasado y el presente deberá considerar las relaciones sociales durante el tiempo. Es decir, la sociedad es el objeto de estudio de la Historia a través del tiempo. Justamente esta investigación busca articular diversas dimensiones históricas del Corredor Costero durante el siglo XX y su vinculación con el ferrocarril, ponderando la evolución histórica y su impacto en las dimensiones productiva y social, conociendo su dinámica y la relación que existió entre los pueblos de este corredor pacífico a partir de la existencia de este medio de transporte.

El acercamiento a una región a través de la historia puede requerir de diversos enfoques si consideramos que las Ciencias Sociales se han replanteado metodológica y conceptualmente, por ejemplo la región del Corredor Costero puede tener lugar de estudio desde un acercamiento al materialismo histórico, cuyo máximo representante, Carlos Marx, planteaba un enfoque de los modos de producción para reconocer a la sociedad misma y a los procesos históricos en diversas etapas.

Otra perspectiva puede ser la microhistoria en donde el comportamiento de los sujetos es muy importante y considerada como una red de relaciones en donde las microhistorias abordan sucesos para explicar experiencias pasadas a través de las huellas del presente o como afirmó

Braudel (1968:99) cuando dice que en el tiempo del historiador “todo comienza y todo termina por el tiempo”, es decir puede plantearse un periodo específico y a partir de ahí circunscribirse a los fenómenos o sucesos acontecidos.

Este conocimiento de la realidad social en el transcurrir temporal ha tenido posicionamientos interesantes como la del pensamiento posmoderno que cuestiona la historia y plantea que las sociedades atraviesan por fases históricas similares e inexorables, bajo esta premisa se han realizado estudios regionales comparativos con toda la disciplina científica y heurística que develan las similitudes y asimetrías de las regiones en sus trayectorias a través del tiempo.

Por lo tanto a través de la Historia es posible conocer la trayectoria de las sociedades a través de fuentes primarias y secundarias que arrojen testimonios y evidencias de una realidad que ya no existe ciertamente, pero de la que hay un cúmulo de información dependiendo de las dimensiones temáticas, espaciales y temporales que se plantee el investigador a través de inferencias objetivas que lo lleven a entender los procesos sociales retrospectivos y poder así, entender el presente y poder pensar el futuro.

1.4 Chiapas como región de estudio

Muchas disciplinas han esbozado estudios importantes sobre el estado de Chiapas, analizando su ruta histórica reflejada en su diversidad, sus guerras, sus complejos episodios para consolidar su federación a la nación mexicana, su tiempo prehispánico, su realidad económica, los procesos productivos, migratorios, su dimensión antropológica, etcétera. Todas estas investigaciones han contribuido a que más personas volteen la mira a este territorio del sureste mexicano y sea concebido como objeto de estudio.

El Chiapas histórico del siglo XX que se analiza en esta investigación, se aborda con sus transformaciones regionales, sincronizadas con el ritmo de desarrollo endógeno pero considerando su vinculación al Estado nacional. Esta entidad cuenta con características económicas y culturales sumamente diferenciadas tanto respecto al resto del país como en su composición interna (Fletes, 2013:96). Estas incompatibilidades de desarrollo con el resto del país a partir de que Chiapas se federó a México en 1824 han sido abordadas desde diversas ópticas.

La porción territorial y espacial que para efectos de esta investigación se llama Corredor Costero y que colinda con el Océano Pacífico, tiene representaciones espaciales, concepciones, proyectos, tensiones y adscripciones ambiguas de actores sociales diversos (Fletes, 2013:106). Por lo tanto en esta investigación se analiza su complejidad, sus procesos y transformaciones a raíz de la presencia de la línea ferroviaria siempre tomando en cuenta los procesos sociales.

De la Peña (1999: 39) afirma que las regiones “lejos de concebirse como estáticas, se constituyen en objetos cambiantes, cuya naturaleza se define por el problema cuyas dimensiones espaciales quieren investigarse”. Esta reflexión toma lugar en esta investigación al abordar un siglo de reconfiguración regional, porque la temática remite a la permanente evolución en ámbitos económicos que dinamizaron el Corredor Costero con una permanente vinculación con entre los pueblos, aunque las condiciones naturales se proyecten como estáticas, es decir, sin muchos cambios en el escenario.

Justamente Van Young (1991:103) explica que las regiones mexicanas parecen corresponder a horizontes naturales, a categorías empíricas en un espacio que seguramente no ha cambiado mucho. Y efectivamente el sentido territorial de la región de estudio de esta investigación no ha modificado su esencia de localización, las coordenadas siguen siendo las mismas, las condiciones orográficas han permanecido con las mismas características. Son los procesos sociales, los asentamientos y la dinámica productiva la que se ha transformado y gradualmente las condiciones naturales que aunque son finitas han sufrido la presencia del ser humano, por ejemplo la deforestación en las cuencas altas de la Sierra Madre que corre paralela al Corredor Costero.

Otro aspecto importante de este análisis es la dimensión política-administrativa, porque el territorio está agrupado en una unidad que depende de una autoridad común (el Estado) y que goza de un determinado régimen (Haesbaert, 2012). Aquí el aspecto espacial se revaloriza institucionalmente dependiendo de los rasgos específicos del grupo social y de las experiencias administrativas vividas. El territorio deja de ser entonces un contenedor de recursos, elementos, personas o actividades y constituye parte fundamental de la transformación de agentes y

territorios relacionados en una demarcación administrativa que también fue modificándose de acuerdo a las condiciones sociales, políticas o económicas.

La región denominada Corredor Costero es una región rica en recursos naturales, es productiva y con un ritmo comercial dinámico por ser región pegada al mar que vincula con varios destinos. En esta región y desde tiempos prehispánicos, el cacao como tributo en especie fue importante para los recolectores de impuestos y con el tiempo se convirtió en moneda de cambio. Desde entonces Soconusco tomó fuerza en el mapa comercial y con la llegada de los españoles, fue la provincia de Chiapas la generadora del chocolate máspreciado para la corona. Desde la época colonial el deslinde de terrenos en Chiapas vendidos a extranjeros que establecieron haciendas agrícolas o ganaderas hizo fuerte la vinculación con el exterior y en el siglo XIX y XX hubo relación más sólida con la exportación de café. El Corredor Costero que es motivo de estudio en esta investigación, a diferencia de otras regiones del estado que sufrieron altibajos en los ciclos de producción de mercancías agrícolas, articuló su economía en función de variadas actividades como resultado de la riqueza de sus suelos que permitían la variedad de cultivos.

Los espacios o territorios costeros tienen ambientes naturales, elementos, atributos y relaciones económicas vinculadas a los productos del mar. La pesca constituye una actividad fundamental ancestral y generalmente combinada con la agricultura. Estos usos, actividades e interacciones que los actores desarrollan en las zonas litorales hacen que se apropien del espacio geográfico inmediato de llanura con un sinfín de relaciones sociales, y desarrollen una identidad regional con vinculación económica exógena a través del comercio portuario, sin descuidar el mercado interno en donde también se venden sus mercancías.

El espacio costero es lugar generalmente de industria e infraestructura, es un espacio capitalista en el que las sociedades han creado sus particulares formas de desarrollo productivo. En el caso de Chiapas, los dos puertos históricamente recordados son los de Tonalá y de Tapachula, que fueron importantes en intermitentes etapas para la salida y llegada de productos y de pasajeros.

Estos encadenamientos entre los poblados de una región como el Corredor Costero encajan en el posicionamiento de Crambezy (1997), cuando afirma que existe una tendencia de estudiar la cronología de las formas espaciales de la producción, que vislumbran la desaparición de las formas territorializadas de la organización del espacio. Esto significa una visión un tanto de organización reticular que no distingue fronteras o zonas cerradas, considerando que la vida de los pueblos ha estado ligada a las actividades productivas y cuando comparten historia y modo de vida productiva hay identificación y una forma de apropiación del territorio que se manifiesta en el uso y propiedad de porciones determinadas.

Por lo tanto la historia regional que se esboza aquí, intenta plasmar esas estructuras sociales que han sido cíclicas y que han aparecido en diversos momentos de la historia de Chiapas con sus particulares relaciones de poder, sus prácticas económicas y productivas, que reflejan a la sociedad del siglo XX en constantes relación con la naturaleza, con las rutas de comercio que en esencia eran las mismas que se establecieron en tiempos prehispánicos y que se heredaron a sucesivas generaciones.

Ésta es entonces una historia con claros horizontes naturales territoriales en donde toman parte lugares también cíclicos, que tienen punto de encuentro ahí, en el Corredor Costero. Estas dinámicas sociales e históricas, para Antonio García de León están “inmersas siempre en la globalidad de los mundos sucesivamente contemporáneos (el sistema colonial español, la Centroamérica decimonónica, el imperio mundial del café y el banano, etcétera) que no le quita su carácter local y regional, ni mucho menos su inserción en ese tiempo único y repetido que tiende a menudo trampas a la interpretación de los hechos” (García, 1997:24).

1.5 El tema ferroviario en perspectiva

El historiador Wolfgang Schivelbusch (2005) afirma que lo que caracterizó el efecto del ferrocarril fue la aniquilación del espacio y el tiempo. Esta idea refleja la importancia de los efectos de la velocidad de este medio de comunicación terrestre que reconfiguró el espacio porque tradicionalmente los recorridos se hacían en tiempos de viaje muy largos a través de los medios tradicionales: carruaje, carretas, caballos, mulas, burros o a pie. Con el tren repentinamente los tiempos de transporte fueron reducidos sustancialmente. Esto significa que

el tiempo y por ende el espacio, se contrajeron como jamás lo había experimentado la humanidad.

En los análisis clásicos de economía regional, los asentamientos pueden explicarse por su función en un sistema de lugares centrales, ciudades, regiones, sistemas de comunicación y otros elementos (Harvey, 1983:98). En este sentido, en el caso del Corredor Costero es posible entender el sistema interconectado de paradas y estaciones ferroviarias como nodos articuladores y lugar de interrelaciones intensas de carácter social y económico. Cada población estaba ligada a la vida de otras poblaciones a través de la vía herrada. Los horarios estaban secuencialmente repartidos para el recorrido del tren en sus llegadas y partidas y esto significaba el eslabonamiento simbólico de todo su recorrido.

Este eslabonamiento de pueblos como efecto del tren, tuvo en las estaciones a los monitores que articularon la dinámica social en el recorrido costero. Hago énfasis en describir y concebir la concepción de la sociedad regional a partir de un medio de comunicación terrestre, porque tuvo repercusiones en diferentes escalas sociales y construyó el recorrido territorial de tipo objeto-localización o del conocido como "punto a punto", como lo clasifica Cambrezy (1997:64), es decir, un trayecto que va incluyendo cada lugar como huellas espaciales diferentes.

En estas "regiones ferroviarias" han existido procesos sociales en el tiempo e interrelaciones en la gente, vinculadas a la permanente transformación de las localidades. Los núcleos poblacionales que se formaron alrededor del tren tuvieron características orientadas e integradas a la dinámica de la actividad económica, formaron pequeñas empresas, desempeñaron oficios y brindaron servicios específicos. Esto puede entenderse como apuntan Arellano y Martínez (2003:322) desde la perspectiva de desarrollo económico regional, como la existencia de redes de colaboración regional sustentadas en la cercanía física y geográfica de los actores

Los actores como parte del análisis social van relacionados con los espacios construidos. Esta idea va muy de la mano con la visión de Emily Durheim (1947) que planteaba las percepciones

de tiempo y espacio de una sociedad relacionada a la "función de su ritmo social y de su territorio". Las poblaciones por las que atraviesa el ferrocarril configuraron justamente su rito social de una manera diferente. A través de las vías la producción local de bienes no tenía el problema de la lejanía y los actores podían comercializar sus productos rompiendo con las ideas preconcebidas del prolongado tiempo y espacio.

La perspectiva del ferrocarril tuvo en todo momento las características particulares del territorio que atravesaba y estableció la identificación con los actores de cada región. Y de acuerdo a estas características, configuró el mapa productivo y comercial del carácter interno generando una articulación de mercados locales en diversas escalas, como reflejo de un estrechamiento de los vínculos interregionales que se fundaban tanto en las necesidades del comercio como en las de producción (Kuntz, 1999).

Entonces el análisis histórico aquí es fundamental puesto que funge como una coordenada para ubicar los hechos y comprenderlos como discursos y espacios asociados con los procesos de cambio y de continuidad, tanto en lo que se refiere a los aspectos sociales, territoriales, espaciales, económicos y políticos.

En México los estudios históricos sobre las líneas ferroviarias son abundantes, sin embargo este tema ligado a la Economía es relativamente reciente. En 1973 el libro *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato: crecimiento y desarrollo*, del investigador norteamericano John H. Coastworth, abrió una veta para la investigación histórica. Él mismo publicaría un artículo en 1979 denominado *Indispensable Railroads in a Backward Economy: The Case of Mexico*. En ambos textos se ofrece buen manejo de las fuentes documentales y se revelan cifras de inversión, ingresos y egresos de las compañías que establecieron las principales líneas en el país. Su estudio aplicó técnicas econométricas no comunes en la investigación en México. Sus hallazgos fueron criticados porque expuso que el servicio de pasajeros había contribuido poco a la economía aunque sí elevó la movilidad. Con respecto al servicio de carga y es el primero en medir el ahorro social al Producto Interno Bruto entre 10.8 y 11.5 por ciento.

A partir de aquí surgieron otros autores y estudiosos del tema como Sergio Ortiz Hernán, con *Los ferrocarriles de México: una visión económica y social* editado en 1987; Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzi publicaron en 1996 *Ferrocarriles y vida económica en México*. A la par de estos, surgen un sinnúmero de trabajos analizando esta relación historia-economía por regiones geográficas y con análisis específicos de las líneas ferroviarias del sur, centro y norte, tanto de investigadores extranjeros como nacionales.

Sin embargo el ferrocarril de Chiapas no es considerado en estos textos. Una razón es porque esta línea no era independiente, es decir era administrada desde 1917 por la empresa del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y por ende los registros de su actividad estaban incluidos en los libros que esta compañía llevaba. Otra razón es la ausencia de datos macroeconómicos (a excepción de la información de la movilización del café a los mercados internacionales). Lo cierto es que en los textos de carácter nacional, esta línea como Ferrocarril Panamericano o Ferrocarril de Chiapas se menciona con escasas referencias.

En una revisión a la literatura existente con esta temática, entre los textos que refieren al ferrocarril de Chiapas ligado a la economía regional se encuentran: *Chiapas Económico* de Moisés T. de la Peña (1951) que habla de algunas repercusiones del tren para beneficiar a la producción local. Otro es *La Costa de Chiapas. Un estudio económico regional*, del investigador Ángel Bassol Batalla, publicado en 1970 y que en varios apartados menciona la función del tren en el modo de vida económico.

Hay una tesis de licenciatura que aunque no tiene al ferrocarril de Chiapas revisa el tema; es en Historia, de Alberto Gómez González, titulada *Entre veredas y durmientes: los orígenes de la modernidad atrasada en Chiapas, siglo XIX*, por la Universidad Autónoma de Chiapas.

Existe un texto esbozado de manera cronológica e historiográfica que dan cuenta de la significación del ferrocarril de Chiapas en la vida social, territorial e identificación identitaria. El profesor y cronista Fernando Castañón Gamboa incluyó un capítulo titulado “El Ferrocarril Panamericano” en su *Panorama histórico de las Comunicaciones en Chiapas* de 1951 y por el que recibió el Premio Chiapas en 1951.

En 1994 María de los Ángeles Ortiz H., publicó el artículo “Propietarios y café en el Soconusco: el Ferrocarril Panamericano”, en la revista *Siglo XIX*, con datos interesantes de la compañía y su relación con cafetaleros. También María Elena Tovar en su tesis de doctorado en Historia *Finqueros extranjeros en el Soconusco*, hace alusión al ferrocarril y se presencia particular en esta región. Asimismo Alicia Hernández Chávez referencia esta línea en su trabajo *La defensa de los finqueros 1914-1920* publicado en la revista *Historia Mexicana*.

Hay otros trabajos más recientes que abordan en alguna parte la economía del tren como la tesis de licenciatura en Comunicación de Ariana Díaz (2009) *Arriaga: un siglo de altibajos en su economía y sociedad*.

Los enfoques teóricos y metodologías de estos documentos son muy específicos, cada uno en su género y disciplina: procesos de producción, migración, crónica histórica, enclave cafetalero, etcétera. Todos estos trabajos son referentes y de manera indirecta contribuyen con este trabajo de investigación puesto que las disciplinas de éstas son muy particulares.

El presente trabajo incursiona en la dimensión histórico-regional, centrándose en la reconfiguración del Corredor Costero durante el siglo veinte denotando la evolución de la dinámica productiva, por tanto es una incursión original que pretende brindar aportes de campo y de archivo que fortalezcan el objetivo central de explorar la asociación entre el ferrocarril que recorre el corredor costero de Chiapas y la configuración espacial regional histórica durante el siglo XX.

1.6 Rumbo metodológico

Una serie de vinculaciones históricas se suscitan a partir de la construcción del Ferrocarril Panamericano (de 1902 a 1908) en las regiones Costa y Soconusco de Chiapas y que para efectos de este trabajo será llamado Corredor Costero, entre la presencia del ferrocarril, el territorio y el desarrollo económico.

Hay en este tema dimensiones de análisis como los mercados, la forma de organización espacial de la producción en la región, las mercancías agrícolas en el mercado interno y la intervención del Estado que enlazan con el desarrollo económico del territorio.

La configuración regional histórica a partir del ferrocarril, es un tema que merece estudiarse a profundidad y constituye una dimensión de análisis desde varias disciplinas. Explorar un siglo implica estudiar varias situaciones eslabonadas. Por ejemplo, se requiere dar elementos para conocer la transformación comparativa del territorio, saber por qué este medio de comunicación tuvo etapas de auge y decaimiento muy marcadas; saber los motivos de la falta de satisfacción de las demandas de la sociedad y del sector productivo, y conocer la participación del Estado.

Sobre el Corredor Costero, Fletes (2013: 103,109) apunta que ha tenido una dinámica sociohistórica y permite pensarlo como articulado y constantemente rehecho. El ferrocarril ancla entonces como elemento eje dinamizador de este trabajo para explicar la reconfiguración espacial histórica y aspectos como las mercancías agrícolas de la región, la intervención del Estado, aspectos enmarcadas en el desarrollo económico

Las perspectivas del análisis regional y las tendencias interpretativas son amplias, como afirma Pedro Pérez (1991:14). Un siglo de análisis requiere de establecer categorías de un estudio longitudinal para organizar el trabajo, es decir, un estudio de los fenómenos en un periodo prolongado en el que se incluyan datos estadísticos que den seguimiento a los temas abordados. Este tipo de estudio ofrece indicadores precisos de los cambios en los fenómenos estudiados y su continuidad; la desventaja es no tener datos completos, pero esto se complementa con la inclusión de tablas representativas que reflejen variancias.

Para esta investigación planteo una periodización de tres momentos que van implícitos en el desarrollo de los capítulos de esta investigación.

1. La región reconfigurada con el tren (1900-1920).
2. Postrevolución: recuperación ferroviaria y crecimiento (1920-1960).
3. Nuevas dinámicas de territorio, transporte y economía (1960-2000).

El objetivo general de este trabajo es explorar la asociación entre el ferrocarril que recorre el corredor costero de Chiapas y la configuración espacial regional histórica durante el siglo XX. Los objetivos específicos son: analizar las transformaciones históricas del territorio a partir del ferrocarril en durante el siglo XX, y conocer la forma de organización espacial de la producción en la región.

Con la metodología analítico-sintética que permita reconstruir el hecho histórico y que sea el basamento articulador de reconstrucción de fenómenos en el tiempo en una visión y seguimiento longitudinal, se abordará la región. Puede decirse que existe una complejidad para abordar las transformaciones de las regiones y esto ha quedado de manifiesto cuando encontramos definiciones poco convencionales como la de Eric Van Young (1991:99) que afirma “las regiones son como el amor”, dio esto porque son por ser “difíciles de describir” y porque no existe una definición sistemática para este concepto tan central para el trabajo histórico.

Por lo tanto estas concepciones “informales” de tipo analógico describen lo complejo del análisis regional histórico si consideramos que la historia es la memoria social a partir de la cual los sujetos pueden entender el pasado en todas sus expresiones.

Para efectos de esta investigación las técnicas identificadas como viables se enmarcan en una metodología analítico-sintética, es decir, el abordaje de los hechos se hará en un marco de descomposición o fragmentación del objeto de estudio y abordándolo después en cada una de sus partes con un análisis integral. Este rompecabezas es viable para asimilar las particularidades de la investigación. A partir de allí se realizará la síntesis que reconstruya y explique el hecho histórico.

Este estudio se ilustrará con estadística, tablas de magnitud y proporción para establecer gráficamente los hallazgos en el tiempo en torno a las diversas actividades productivas de la región, el sistema económico regional, los actores y el desarrollo ligado a los medios de

transporte. De esta forma se establecerán comparaciones en las dimensiones de análisis considerando periodos clave.

El método analítico y el discurso irán de lo general a lo particular. Aplicaré redacción cronológica diacrónica que tiene rigor científico, considerando las categorías de análisis antes descritas. De acuerdo con estas precisiones metodológicas puede decirse que la meta no es sólo la recolección de datos, sino la interpretación e identificación de relaciones que existen entre dos o más procesos de la dimensión histórico-económica y analizar qué se presentó de acuerdo a las metas establecidas en los objetivos específicos.

Las fuentes fueron bibliografías económicas, recursos cartográficos, periodísticos, consignas orales, censos económicos, registros de corrientes migratorias, archivos familiares, informes y memorias de gobierno, etcétera. Los datos obtenidos se analizaron teniendo en cuenta los postulados teóricos, resumiendo la información de manera cuidadosa y analizando los resultados, a fin de hacer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento de esta región y del fenómeno a investigación.

Es posible que en alguna parte del recorrido histórico existan algunos eslabones incompletos, entonces no se descarta recurrir a la inferencia inductiva. Este trabajo no pretende aglutinar las historias locales de cada municipio del Corredor Costero sino los hechos en torno a las categorías de análisis descritas para tener conclusiones más reales.

CAPÍTULO II

CORREDOR COSTERO, ESTADO Y FERROCARRIL

Presentación

Las actuales regiones político-administrativas conocidas como “Istmo-Costa” y “Soconusco” constituyen el frontispicio de Chiapas que recibe al mar; es un corredor que funge como puerta de entrada por el Océano Pacífico. Una franja costera que, aunque separada administrativamente en dos regiones desde tiempos prehispánicos, tiene historias y características similares en muchos sentidos y cuyas transformaciones se han suscitado a la par de la evolución de la entidad.

En este trabajo la región concebida como espacio concreto y objeto de estudio es denominada Corredor Costero, de ella se estudian aquí las características que históricamente posee en su componente social, geográfico, económico y productivo. Estos rasgos dinámicos permitieron la introducción del ferrocarril y marcara la pauta para nuevos procesos productivos y encadenamientos durante el siglo veinte.

En este segundo capítulo se describen las características de la región y sus vinculaciones históricas necesarias para entender la relación que ha existido entre los pueblos del Corredor Costero y conocer las regionalizaciones geográficas y administrativas desde su federación a la República en 1824 hasta el siglo veinte.

Los rasgos que se presentan sobre las relaciones inter e intrarregionales permiten de entrada, conocer el contexto geográfico, hidrológico e identificar los primeros asentamientos y la manera en que se aprovechó su riqueza, su potencial productivo y posición geoestratégica. Esos

rasgos nos llevan de la mano a conocer el esquema de comunicación de Chiapas antes del tren, con los primeros caminos regionales que atravesaban los valles centrales y cadenas montañosas para llegar hasta la costa.

Se presenta además los rasgos de la actividad productiva del Corredor Costero en las primeras décadas del siglo, vinculadas a su paulatino desarrollo a partir de las demarcaciones administrativas que el Estado hacía de acuerdo a sus intereses. Por ejemplo, la apertura de litoral pacífico a la navegación y el comercio, a través de dos puertos establecidos en Tonalá y Tapachula, lo que incentivó el escenario de inversión capitalista y preparó la región para la introducción del ferrocarril.

Este panorama de las características naturales, geográficas y administrativas es el prelude para conocer la estructura productiva en donde la apropiación del espacio “ferroviario” fue el rasgo de las sociedades costeras, en un entramado de acontecimientos y relaciones sociales.

2.1 Estado, tiempo y espacio histórico en Chiapas

El rompecabezas histórico de Chiapas es extenso. El antropólogo Andrés Fábregas (2005:3) sostiene que amplios periodos de la historia chiapaneca permanecen aún desconocidos y a la espera de que los historiadores acometan la tarea de escudriñar un pasado del que, inaceptablemente, se suele escribir sin el respaldo de una investigación. Su apreciación no es equivocada. La historiografía de Chiapas se ha esbozado en un antes y un después de su federación a México en 1824; clasificación pertinente si consideramos que unirse a la naciente República fue relevante para reforzar los esquemas económicos, sociales y políticos.

Pero Chiapas se alineó al nacimiento de México independiente, con sus características endógenas particulares y diferentes al resto del país. Esto puede explorarse y entenderse a partir del análisis en periodos o ciclos que arrojen resultados interpretativos sólidos. A partir de este hecho de unirse a la República, el desarrollo de esta entidad fue desfasada en su relación con el resto del país, por lo tanto existieron características locales en las formas de organización política para establecer el ritmo de desarrollo en los términos sociales, políticos y económicos de la nación mexicana para establecer su desenvolvimiento interno.

Este camino único de Chiapas para la construcción del Estado se vincula a sus diversas etapas de desarrollo. A través del estudio histórico podemos conocer cómo determinó su territorio en demarcaciones administrativas y en qué momento, cómo externalizó su poder político y soberanía, y de qué manera se construyó la identidad de los individuos. Los trabajos sobre Chiapas son diversos y le abonan a la construcción del conocimiento histórico, existen estudios sobre las épocas prehispánicas, la Conquista, la Colonia y la Independencia. También los hay sobre su incorporación a la nación mexicana, sobre la etapa de Reforma, el Porfiriato y la tardía Revolución. Algunos historiadores han esbozado investigaciones sobre la conformación del Estado, como Thomas Louis Benjamin con *El camino al Leviatán*; o Antonio García de León con *Resistencia y Utopía*, en el que narra la historia de 500 años de vida social y económica en Chiapas desde la Conquista hasta finales del cardenismo. Justamente García de León, refería en marzo de 2015 al recibir el Doctorado *Honoris Causa* por la Universidad de Veracruz, que la historia “... puede ser construida con cualquier indicio que ayude a recontar los hechos y preservar los acontecimientos regionales”.

La Historia como disciplina de estudio es aplicable en Chiapas para conocer su desarrollo y sus características regionales en diversas etapas. Esta tarea corresponde a los investigadores de variados perfiles (considerando la formación interdisciplinaria) que aporten hallazgos valiosos que permitan entender variados momentos de este rompecabezas en el que la sociedad ha participado, porque finalmente todos los fenómenos colectivos en el tiempo han sido, como afirma Melucci A. (1999) “resultado de múltiples procesos sociales diferenciados”.

Por ende, atender hechos enmarcados en un escenario dinámico regional, obliga al investigador a referenciar el contexto social, económico, político, entre otros, que permita entender las razones del hecho estudiado. Los nuevos enfoques regionales tienden a estudiar los contrastes reflejados en el desarrollo productivo, la alta tasa de dispersión poblacional y los altos niveles de desarrollo humano que han generado desigualdad social y pobreza.

Estas realidades y temas de estudio están presentes en Chiapas. Son condiciones que paradójicamente no son privativas del siglo veinte, son herencia de la época colonial legada al

Porfiriato y agravada con la tardía Revolución. Por ello al revisar los fenómenos de la historia de esta entidad, hay sucesos que nos hacen entender y comprender por qué prevalecen estas desigualdades, por qué los actores han preferido emigrar que arraigarse a su territorio, por qué estos espacios vividos han tenido constantes transformaciones.

Como afirma Juan Pedro Viqueira (2012:5), en los estudios de Chiapas, existen “muchas regiones, muchos periodos y muchas problemáticas que no han sido jamás abordadas [...] El desconocimiento de aspectos básicos del pasado (tendencias demográficas, dinámicas económicas regional, evolución de la estructura de la propiedad) por falta de estudios detallados y sistematizados, impiden esbozar con cierto grado de confiabilidad las grandes líneas de la historia de Chiapas”.

Istmo-Costa y Soconusco

El territorio chiapaneco situado entre el Océano Pacífico y la Sierra Madre, es una extensa planicie frente al mar que va desde la zona limítrofe con el estado de Oaxaca hasta la frontera con Guatemala. Esta franja litoral tiene actualmente dos territorios identificados como Istmo-Costa y Soconusco. Cuando se alude esta planicie se expresan de forma indistinta dos clasificaciones: “zona” o “región”, y al referirla en su totalidad se expresan los apelativos “llanura costera”, “costa de Chiapas”, “costa”, “costera” o “costanera”. Para efectos de este trabajo se usará el nombre de Corredor Costero puesto que el análisis es general aún cuando se hacen descripciones territoriales individuales. Esta es la ubicación y su relación con el territorio nacional (Imagen1).

Imagen 1. Mapa de México, Chiapas y el Corredor Costero



Fuente: elaboración del autor.

La barrera natural y lindero norte del Corredor Costero es la Sierra Madre que tiene aproximadamente entre treinta y treinta y cinco kilómetros de anchura desde el mar hasta las estribaciones de la sierra (aunque se hace más angosto en la parte central de Tonalá). En estas montañas hay densa vegetación tropical en la parte media con gran variedad de árboles maderables y en la parte más alta existe vegetación de zona templada (pinos y encinos). En esta elevada serranía nacen las cuencas hidrológicas más importantes que se desprenden hacia el Corredor Costero.

La hidrografía comprende ríos y gran cantidad de arroyos que crecen en las épocas de lluvias (Cuadro 1). Bassols Batalla (1974:25,39) refiere que en su descenso estos ríos se encuentran con relieves rocosos y recorren cerca de 15 kilómetros con fuerte caída de agua. Como consecuencia de la cercanía entre el parteaguas y la costa, la longitud de los cursos de estos ríos es corta. Todos ellos presentan un sistema de drenaje paralelo y consecuente.

Cuadro 1. Ríos por municipio

Arriaga	Lagartero, Las Arenas, El Rosario, La Punta, Poza Galana.
Tonalá	Tiltepec, Zanatenco, Horcones, Pedregal, Quetzalapa, El Pando, Amatillo, Los Limones, El Rosario y Riito.

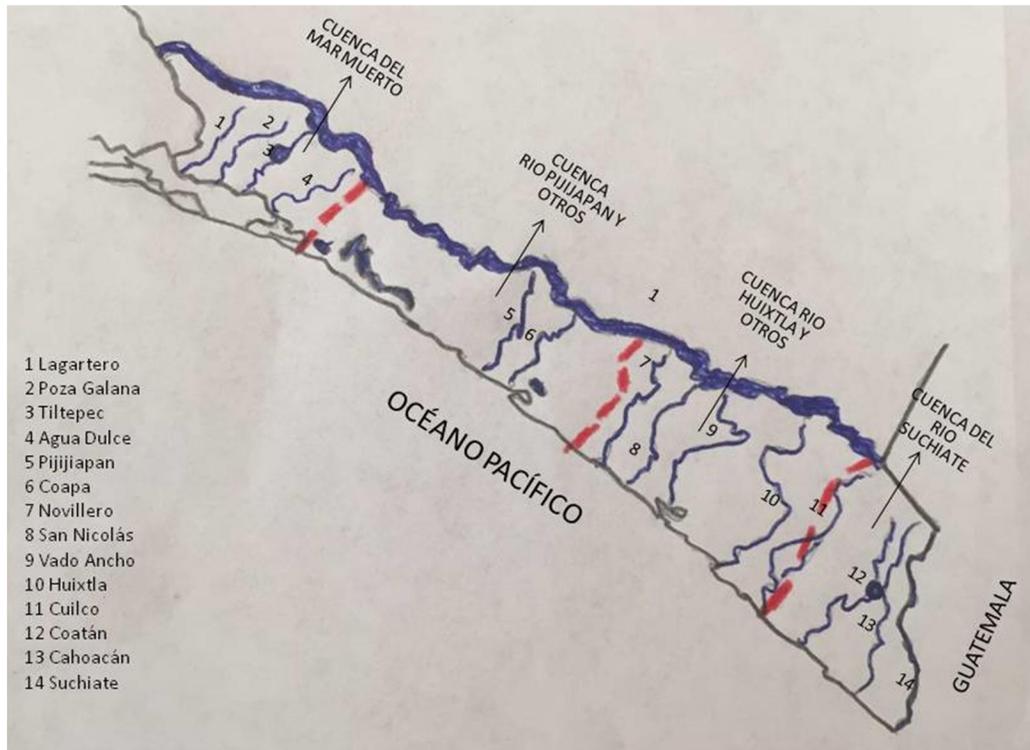
Pijijiapan	Agua Dulce, Urbina, Pijijiapan, Margaritas, Jericó, San Isidro, La Central, Coapa.
Mapastepec	Novillero, Ulapa, San Nicolás, y Tilapilla.
Acacoyagua	Cacaluta, Boquerón, Cintalapa, Ulapa, Chicol, Jalapa, Madre Vieja, Grande y Cangrejero.
Acapetahua	Doña María, Cintalapa, Cacaluta, Ulapa, Chalaca y Juilapa.
Villacomaltitlán	Vado Ancho, Despoblado, Zapaluta, Chalaca, Maxixapa, Pedregoso, Toronja y Agua Fría.
Escuintla	Cintalapa, Vado Ancho y Negro.
Huixtla	Huixtla, Tepuzapa.
Tapachula	Coatán, Cuilco y Huehuetán.
Tuxtla Chico	Cahuacán, Suchiate, Izapa.
Metapa de Domínguez	Suchiate y Cozalapa y Cahuacán.
Huehuetán	Huehuetán (Nejapa), San Jacinto, Ismalapa, Chamulapa, Cuyamiapa.
Suchiate	Suchiate
Tuzantán	Tepuzaca, Ismalapa, Cuyamiapa, Negro, Vado Ancho, Yucapa y Tuzantán.
Mazatán	Huehuetán, Huixtla, Las Pitas, Pumpuapa.
Cacahoatán	Suchiate, Calúa, Coatán, Alpujarras, Ixtal, Cahucán y Pancero.
Unión Juárez	Suchiate, Malá, Mixcum, Muxbal, Shujubal y Salem.
Frontera Hidalgo	Suchiate, Cozalapa, Cahuacán y Río Chiquito.

Fuente: www.ceieg.chiapas.gob.mx

En la parte baja de este Corredor en forma casi paralela al mar existen esteros, lagunas, barras y bocabarras, en algunas partes unidas y en otras intermitentes que son receptores de varios ríos y que conectan al mar. Desde Tehuantepec nacen albuferas que penetran a Arriaga que conviven con el Mar Muerto. En Tonalá están La Joya-Buena Vista; en Pijijiapan está Carretas-Pereyra; Los Patos-Solo Dios; en Mapastepec se encuentra Chantuto. En Soconusco destacan las barras de Sacapulco entre Acapetahua y Escuintla; las de San Juan y San José en Mazatán y las de San Simón y Cahuacán en Tapachula (Imagen 2).

En estos sistemas lagunarios y estuarios desembocan los ríos de agua dulce y luego al océano, el agua es salobre, es decir una mezcla de agua dulce y salada; la vegetación son mangles, palmeras, amates. Afirma Tovar (2006:26) que estos esteros fueron navegables hasta principios del siglo XX y comunicaban desde La Joya, Tonalá, hasta las salinas de Mazatán, distantes siete leguas (39 km) de Tapachula.

Imagen 2. Mapa de la red hidrológica del corredor costero



Fuente: Elaboración propia con información de www.ceieg.chiapas.gob.mx

Demarcaciones espaciales en el tiempo. Historias compartidas

El Corredor Costero de Chiapas es una unidad territorial de análisis y su situación geográfica es identificada como un espacio contiguo al Océano Pacífico. Sin embargo cuando se explica su evolución y se abordan pormenores de sus transformaciones históricas, políticas y demarcaciones, este territorio se proyecta con dos grandes regiones identificadas desde tiempos prehispánicos. Entonces se habla de la región Istmo-Costa y la región Soconusco.

La región Istmo-Costa tiene 5 728 km² de superficie. Inicia en el municipio de Arriaga (en la línea limítrofe con Oaxaca) y termina en Mapastepec, de acuerdo con la regionalización del Gobierno del Estado de Chiapas. Hasta el año 2010 esta región se formaba con los municipios de Arriaga, Tonalá y Pijjiapan; en 2011 la nueva regionalización incorpora al municipio de Mapastepec.

En tiempos de la Conquista parte de esta planicie se conocía como “desierto” o “despoblado” porque tenía grandes extensiones con escasos asentamientos. Así lo refiere el testimonio del

jesuita Bernabé Cobo quien a principios del siglo XVII, venía de Perú con rumbo a México y reconocía a pueblos concurridos como Gueguetán (hoy Huehuetán), pero refería que “[...] desde Mapastepec comienza el despoblado, no porque lo sea del todo, sino porque no hay tantos pueblos como en la sierra [...]” (García, 1997: 63). Estos apelativos se siguieron usando y a partir del siglo XVIII esta región ya se identifica como Tonalá, porque el pueblo del mismo nombre era cabecera de distrito. El nombre Tonalá deriva de la palabra “Tonatlán” (náhuatl clásico) que significa “Lugar de sol” o “Casa del sol”. Durante la época colonial, como resultado de las misiones de los frailes franciscanos el pueblo recibió el patronímico de San Francisco de Asís, aunque era llamado “San Francisco Tonalá”

La otra región que conforma este Corredor Costero es Soconusco. Tiene 5 mil 475 kilómetros cuadrados de extensión que representan el 8% del territorio estatal. Va desde Pijijiapan hasta la frontera con Guatemala y conservó siempre el origen de su nombre *Xoconochco*, de origen prehispánico y en lengua náhuatl que significa lugar del nopal amargo o lugar de las tunas agrias.

En la carta geográfica de 1856 ordenada por el gobernador Ángel Albino Corzo, los pueblos del Corredor Costero estaban separados: la región de Tonalá (hoy Istmo-Costa) que empezaba en la línea limítrofe con el Istmo de Tehuantepec hasta el pueblo de Mapastepec (adscrita al departamento de Tuxtla) y por otra la región que iba de Pijijiapan hasta la frontera con Guatemala (adscrita al departamento de Soconusco), (Imagen 3).

Imagen 3. Mapa de la adscripción departamental del Corredor Costero, 1856.



Fuente: elaboración del autor con base en la Carta Geográfica de Chiapas (1856).
Archivo Histórico de Chiapas.

Otra regionalización surgió con el decreto del 6 de diciembre de 1871 cuando el gobernador José Pantaleón Domínguez, crea el departamento de Tonalá (con cabecera de jefatura política en el pueblo del mismo nombre). Sus linderos iban de la zona limítrofe con Tehuantepec, donde había una congregación de rancherías en una planicie que llamaban “Jalisco” (hoy Arriaga) y en terrenos conocidos como La Raya, y hacia el sur hasta el pueblo (hoy municipio) de Mapastepec, totalizando una superficie de 5,738 km².

Esta reconfiguración generó la separación de Tonalá del Departamento de Tuxtla (cuya cabecera estaba muy alejada) y reafirmó su separación territorial con el Soconusco, departamento vecino, (Imagen 4).

Imagen 4. Mapa de la regionalización departamental de Chiapas, 1871.



Fuente: elaboración del autor con base en la Carta Geográfica de Chiapas (1871). Archivo Histórico de Chiapas.

Las transformaciones territoriales y político-administrativas fueron más notables y continuas en el siglo veinte cuando se crean espacios organizados y surgen sistemas de flujos y redes productivas, inversión en plantaciones o tecnología como el caso específico del medio de comunicación terrestre.

El 6 de enero de 1915 la administración carrancista que gobernaba Chiapas decretó la Ley del Municipio Libre (Periódico Oficial del Estado, 1915) desapareciendo las jefaturas políticas. A partir de entonces el Congreso local otorgó en cada municipio categorías de Villa, pueblo o ciudad y aprobó dotaciones ejidales. La nueva figura municipal permitió que se hicieran otras regionalizaciones como los nuevos distritos hacendarios aprobados el 29 de junio de 1921 para

mayor control de la recaudación, y la división de siete distritos electorales el 31 de octubre de 1923.

En 1983 el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE) del Gobierno del Estado hizo una nueva regionalización económica y administrativa, de aquí surgió la región IX Istmo-Costa y se mantuvo el nombre para la región de Soconusco (COPLADE, 1988:34). De acuerdo a la información de 2016 del Centro Estatal de Información Estadística y Geográfica (CEIEG), son diecinueve municipios los que integran el Corredor Costero, (Imagen 5).

Imagen 5. Mapa de Chiapas y el Corredor Costero



Fuente: elaboración propia con información del INEGI.

Cuadro 2. Extensión territorial por municipio.

Municipio	Extensión en km ²
-----------	------------------------------

Arriaga	807.27
Tonalá	1867.72
Pijjiapan	2223
Mapastepec	1085.6
Acacoyagua	263.1
Acapetahua	358.3
Villa Comaltitlán	446.96
Escuintla	206.20
Huixtla	385
Tapachula	303
Tuxtla Chico	96
Metapa de Domínguez	101.80
Huehuetán	300
Suchiate	606
Tuzantán	176.07
Mazatán	386.4
Cacahoatán	173.9
Unión Juárez	72
Frontera Hidalgo	106.8

Fuente: elaboración propia con información del INEGI.

Rasgos de la actividad productiva.

El Corredor Costero ha tenido una transformación sociohistórica dinámica y permite pensarlo como articulado y constantemente rehecho; es una región de plantaciones que permite pensarla con las articulaciones entre actores transnacionales, agricultores y el Estado (Fletes, 2013: 103,109). Las transformaciones de esta región han sido cíclicas y vinculadas con su riqueza, potencial productivo y posición geoestratégica en el tiempo histórico. La ubicación cercana al mar en la ruta del Pacífico ha convertido al Corredor Costero en lugar de migraciones, mercados, actores y cadenas agroindustriales.

Soconusco por ejemplo, ha sido referencia desde tiempos prehispánicos por su producción de cacao que tributaba al reino azteca. Este grano era conocido en lengua náhuatl como cacahuacuáhuatl. Después, con la llegada de los españoles se exporta y para finales del siglo XVI se enviaban de tres a seis mil cargas de cacao equivalentes a 135 mil kilos con valor hasta de 204 mil pesos (Cruz, 2015:67,68).

También en el siglo XVI se reconocía la producción de la Estancia Grande, una propiedad referida a seis leguas de Mapastepec hacia el este, y que daba diez mil reses al año. En 1804 los

dominios de Tonalá (con límite en Pijijiapan) registraban sesenta haciendas, doce ranchos y ocho estancias cuyos principales productos eran el ganado bovino, añil, maíz y queso. Entre 1805 y 1815 las propiedades de mayor extensión en estos terrenos (que ya nada tenían del nombre “despoblado” atribuido en la época Colonial), pertenecían a las familias Castillejos, propietarios de las haciendas La Calera y Rincón Agrio; y los Zavala, dueños de San Antonio y Las Ánimas (Mireles, 2003:34).

Las bondades de la región en los dominios de Tonalá generaron la apertura a la navegación en 1813 que dinamizó esta zona y el puerto estuvo en función hasta 1908 cuando inició operaciones el Ferrocarril Panamericano. La evolución histórica y económica del Corredor Costero ha estado ligada a los productos cultivables de su fértil tierra. En la segunda mitad del siglo XIX con el arribo de Porfirio Díaz a la presidencia y su política basada en el progreso material, aumenta la llegada de inmigrantes extranjeros al país que venían a invertir y deslindar tierras nacionales.

Desde 1881 ya destacaban en Soconusco algunas fincas cafetaleras alemanas como Helvecia, Germania, Nueva Alemania, Hamburgo, Bremen, Lubeca, Hanover, Baderna, Eileben y otras, que se formaron con los primeros colonizadores como los señores Santiago Keller, Guillermo Kahle, Giesemann, Luttmann, Edelmann, Reinghagen, Polhens, Widmaier y Sonenmann, todos plantadores que vinieron de Guatemala (Tovar, 2000:33). En este periodo creció el furor de explotar las riquezas naturales e industrializar con capital extranjero. Por tanto se promovió a Chiapas y para ello se publicaron diversos informes y folletos sobre las condiciones del estado, ofreciendo tierras fértiles en Soconusco y Tonalá. Las compañías deslindadoras fueron las interesadas en hacer las costosas mediciones de los terrenos y enganchar oleadas de extranjeros.

Los japoneses en 1893 formaron en Escuintla la colonia Enomoto en Escuintla. En 1908 residían 58 de ellos en el Soconusco más otros japoneses viajeros y provenientes de Estados Unidos, Perú y Guatemala. Los chinos llegaron como mano de obra para la construcción del ferrocarril. En 1900 llegaron a la región de Tonalá; 800 de ellos para faenas del campo (Kuan, 1950). Mientras que en el Soconusco, en 1900 vivían dieciséis y su número aumentó a 450 en 1910 (Tovar, 2000:39). Estos orientales se dedicaron más al establecimiento de casas

comerciales principalmente en donde había estaciones ferroviarias como Tapachula, Huixtla, Huehuetán y Escuintla.

También destaca la llegada de la corriente de norteamericanos a Tonalá vía marítima en 1902 y 1904³. Además en varios pueblos del Corredor Costero se asentaron franceses, italianos, griegos, belgas, suizos, ingleses y españoles, que con variados intereses y presupuestos establecieron negocios, fincas, ranchos con diversidad de productos agrícolas.

El café fue desde el siglo XIX la actividad económica que identificó a esta región con capitales en su mayoría alemanes. En 1895 existían en Soconusco 2 mil hectáreas de cultivo de café, extensión que casi se triplica para 1908 (cuando entra el ferrocarril) con 7 mil hectáreas. Durante la etapa de la Revolución, se mantiene estable la producción del grano. El repunte vino hasta 1946 cuando se reportan 46 mil hectáreas (Álvarez, 1988:145)

También el hule o caucho tuvo durante veinte años la producción más importante de Latinoamérica en el Corredor Costero con la actividad de la compañía estadounidense Zacualpa Rubber Plantation ubicada entre Escuintla y Huixtla (hoy Villa Comaltitlán) y que operó de 1900-1920.

Con respecto a la región Istmo-Costa, cuya cabecera de distrito estuvo en el pueblo de Tonalá, tuvo intensa relación comercial con los vecinos pueblos de Oaxaca a través de los esteros y albuferas. Repuntó la producción de los trapiches de caña de azúcar, el comercio de las pesquerías y la extracción de la tinta del añil o xiquilite (tinte azul extraído de la planta xihquilitl), que se venía cultivando desde el siglo XVI y que prevaleció hasta el siglo XX.

Estos antecedentes son cruciales para entender su dinámica productiva durante el siglo XX cuando se suscita un proceso “de instalación del capitalismo” basado en una economía regional

³ John William Bedwell de Kansas; Geo Burch, de Hereford, Texas; Frank Liton, de Denver, Colorado (afroamericano) que adquirió el rancho El Ramil; Jake Meyer, de Lansing Michigan, y un grupo de religiosos nazarenos pertenecientes a la “Asociación de Santidad” de Texas que llegaron en 1903 liderados por Samuel M. Stafford y Charles Miller, en Molina (2006: 40).

cuyos primeros treinta años se desarrollo en el binomio café-hule para la exportación y posteriormente, surge el auge del plátano (Baez, 1985:133).

Este esbozo refleja que la dimensión económica es uno de los ejes articuladores de la configuración histórica regional y un componente más de los procesos productivos y reproductivos del espacio. Apunta Hiernaux (2002: 427) que la economía es quizá la ciencia que más ha contribuido a la descentralización del espacio, idea que se complementa con la visión de North (2007:98) quien propone que la metodología de corte histórico parte del “descubrimiento de las instituciones (económicas, políticas y sociales) y recorre los cambios históricos de estas “...se trata de la concreción de los marcos institucionales para el conocimiento real de los caminos que bien podría llevar al proceso de desarrollo, al estancamiento y la declinación económica”. En estas afirmaciones se concentran muchas realidades del Corredor Costero con sus dinámicas y sus esquemas de desarrollo, articulados con un elemento que contribuyó a elevar su ritmo: el ferrocarril, que impactó en la vida cotidiana de economía y trabajo, generando, de acuerdo a la descripción en la materia de Mendoza y Díaz (2006: 9), “relaciones interregionales e intrarregionales, que son cuantificadas a través de los flujos de población, insumos, tecnología o productos que se registran en una región determinada”.

2.2 Evolución del transporte

He afirmado aquí que la condición de desfase o desventaja de Chiapas ante el resto del país constituyó un rasgo local desde su incorporación a la República en 1824. Su lejanía y las accidentadas condiciones orográficas, hacían tardada la comunicación. Los caminos regionales e intraregionales tenían condiciones poco atendidas.

Para 1880, viajar de Chiapas a la capital del país era una travesía. La ruta era saliendo de San Cristóbal diez días a caballo hasta Tehuantepec pasando por Chiapa, Tuxtla, la hacienda de don Rodrigo (hoy Berriozabal), luego el valle de Cintalapa, de ahí las haciendas Llano Grande y Macuilapa de los Farrera, luego se ascendía a la selvática montaña de La Jineta con su peligroso macizo húmedo hasta bajar al airoso Istmo, donde se descansaba para seguir seis días

a caballo hasta Tecmovaca, Puebla, ahí se tomaba una diligencia hasta Tehuacán, donde pasaba el ferrocarril a la capital del país (*El Universal*, 1890:1).

Desde entonces se anhelaba una vía ferroviaria en Chiapas que sería un elemento indispensable para el desarrollo. Los caminos eran demanda permanente y el elemento que uniría a los pueblos permitiendo el recorrido más expedito punto por punto y facilitaría el traslado de mercancías.

Caminos regionales

Para 1902 cuando los rieles se tendieron en Chiapas y el silbido de las locomotoras invadió el Corredor Costero, existía un amplio sistema de caminos regionales. Era la época preferroviaria que marchaba a la par del letargo de las recuas de mulas que atravesaban en semanas las cadenas montañosas, las sinuosas rutas tradicionales eran herencia viva de los primeros pobladores prehispánicos legada a la época colonial; en ellas se desarrollaba la actividad comercial con un transporte basado en animales y cargadores indígenas cuyo esfuerzo era sólo comparable al de las bestias.

La carencia de vías de comunicación se perpetuó por décadas, desde que los levantamientos insurreccionales generaron la caída del régimen colonial y se construyó muy lento el nuevo Estado. Los sectores que formaban la naciente economía chiapaneca del siglo XIX, comercializaban sus mercancías en las rutas ancestrales y pésimamente conservadas, que se dirigían al Istmo, los ríos centrales, Guatemala y Tabasco.

El enlace entre los principales pueblos era por caminos de herradura, llamados así por el tránsito de animales de silla y tracción (caballos, mulas, burros y bueyes); por ahí andaban los arrieros, llevando grandes volúmenes de carga en sus acémilas, en las que algunos aventurados viajaban con un alquiler más barato que la carga, pero destinados a soportar el vaivén de la marcha. También recorrían estos caminos los carruajes de caciques, políticos y adinerados.

Muchos de estos caminos naturales y de herradura estaban accidentados y en época de lluvias quedaban interrumpidos por el crecimiento de matorrales debido a la condición viva de los terrenos o por aludes de las montañas en su trayecto.

De aquellas haciendas y parajes enclavados en la montaña, salían casi perdidas, angostas y sinuosas veredas que bajaban laderas y arroyos llenos de piedras, eran trochas que con las lluvias desaparecían y eran transitables sólo a pie por valientes y fuertes porteadores indígenas o carretas de bueyes, bestias funcionales por su resistencia y capacidad en caminos accidentados.

Aún con esta situación, la gente transitaba por la múltiple y articulada conexión intrarregional, habían muchos caminos para comunicar entre pueblos de la geografía de Chiapas y el comercio interno. Existían relaciones comerciales con rutas conocidas hacia el Istmo de Tehuantepec, el Golfo de México y las costas del Pacífico. Hacia Guatemala con una ruta privilegiada siguiendo el Macizo Central pasando por Comitán. Las rutas hacia Tabasco tomaban rumbo desde San Cristóbal rumbo a Soyaló, Bochil, Jitotol, Teapa, y de ahí por el río de Solosuchiapa que conectaba con el Puerto de San Juan Bautista, con la opción de desviarse hacia Campeche o Palenque. Por estos tortuosos caminos se transportaban productos como sal, azúcar, ganado vacuno, ganado vacuno, panela, maíz, frijol, algodón, entre otros.

La actividad comercial interna en Chiapas fue durante siglos por tierra o navegable en los caudalosos ríos. La accidentada geografía y orografía no permitían concebir la construcción de ferrocarriles como sucedió en otros estados del país. Las administraciones gubernamentales sabían del elevado costo para construir líneas ferroviarias pues esto implicaba invertir buena parte del presupuesto estatal. Era más viable reparar los caminos existentes con la participación de los jefes políticos que contrataban mano de obra local y barata.

Antes del tren habían tres caminos principales hacia el Corredor Costero, desde San Cristóbal; desde Villaflores y el que salía desde La Concordia, (Imagen 6).

Imagen 6. Mapa de los caminos hacia el Corredor Costero antes del tren (1900)



Fuente: elaboración del autor.

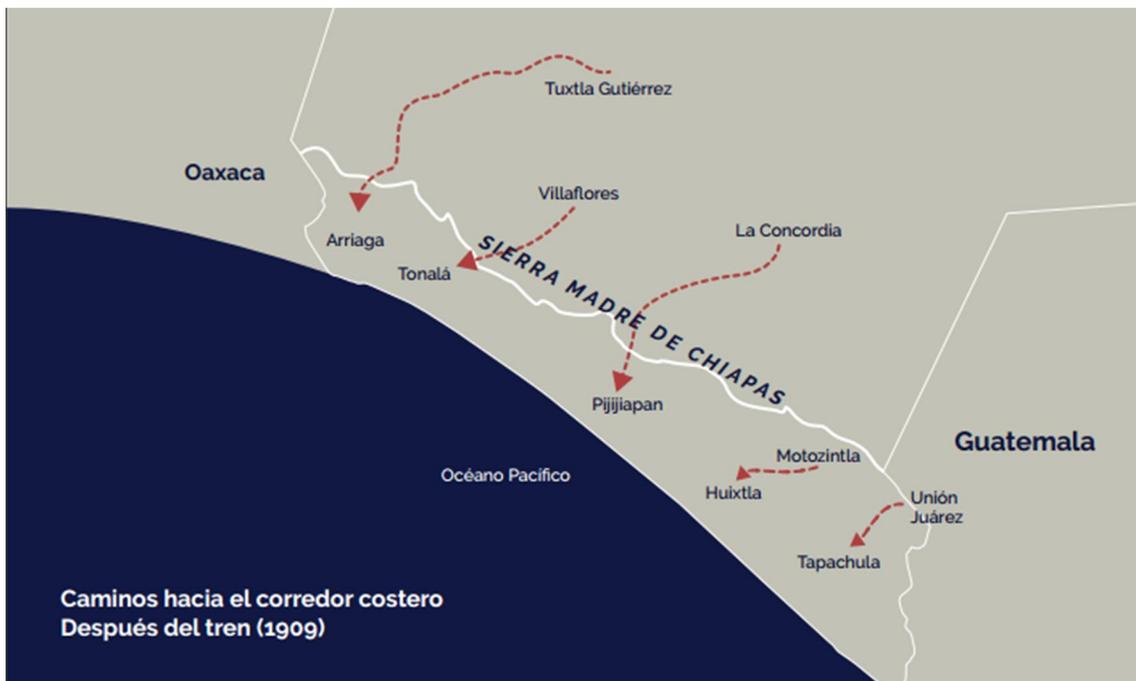
Cualquier camino que cruzara la Sierra Madre hacia el Corredor Costero representaba esfuerzo y riesgo para el viajero. El terreno de la sierra era muy peligroso por los intensos periodos de lluvia que suavizaban y hacían barroso el suelo. Aún con estos peligros, los ranchos de la sierra abrían caminos hasta la costa, como lo hizo en 1908 Gustav Radbruch, un valiente comerciante alemán que abrió un camino desde las montañas para sacar café en mulas hasta Mapastepec. Otro ejemplo es el camino desde la Concordia a la estación de Mapastepec, mejorado en 1912.

Como efecto de la puesta en marcha del Ferrocarril Panamericano se multiplicaron los caminos hacia la vía (Imagen 7), casi todos de tierra, de costoso tránsito y poco accesibles en tiempos de lluvia. De tal suerte que a solo diez o quince kilómetros de la vía se cotizaron más las tierras que pocos años atrás habían permanecido improductivas (T. de la Peña, 1951:427).

Los principales caminos que llegaban al Corredor Costero después antes del tren tenían los siguientes trayectos.

1. De San Cristóbal bajando a Tuxtla, luego a Berriozabal, Jiquipilas, Cintalapa, enfilándose a la Sierra Madre y bajando a la costa hasta Jalisco (hoy Arriaga).
2. De Villaflores hacia la Sierra Madre, atravesándola hasta salir en San Pedro Los Mangos (hoy Tres Picos, Tonalá, siguiendo por los ranchos Peña Flor, el Retiro hasta llegar a la cabecera municipal del Tonalá.
3. De La Concordia enfilando hacia la Sierra Madre hasta bajar en Pijijiapan.
4. De Motozintla cruzando la Sierra Madre y bajando por Huixtla.
5. De Unión Juárez, pasando por Cacahoatán, Tuxtla Chico bajando de la Sierra madre hasta Tapachula.

Imagen 7. Mapa de los caminos hacia el Corredor Costero después del tren (1909)



Fuente: elaboración del autor.

El Gobierno de Chiapas procuró la mejora de los caminos durante la primera década del siglo veinte (Cuadro 3) para ser consecuente en las obras del ferrocarril en el Corredor Costero e invirtió fuerte recursos

Cuadro 3. Inversión gubernamental en construcción y reparación de caminos 1904-1909

Año	Inversión
1904	\$36 864.21
1905	\$77 808.95
1906	\$10 1043.99
1907	\$102 964.25
1908	\$111 062.20
1909	\$414 031.96
Total	\$471 173.59

Fuente: Gobierno del Estado (1911:44)

Actividad portuaria

La actividad por mar ha sido un referente en la franja costera de Chiapas. En diferentes momentos en su historia ha existido esplendor y actividad importante. Esta historia marítima surgió en la segunda mitad del siglo XIX y se prolongó hasta la primera década del siglo veinte, cuando la actividad del ferrocarril era eficiente generando la reducida actividad en la actividad portuaria y por consecuencia el cierre de sus actividades. Fueron dos los puertos abiertos en Chiapas.

-La Puerta: ubicado en el departamento de Tonalá fue habilitado por el decreto del presidente Benito Juárez, el 24 de abril de 1861 año en el que inició el comercio de altura y cabotaje con el apoyo del gobierno de Ángel Albino Corzo. De entrada fue un atracadero a mar abierto casi treinta años y en febrero de 1890 se construye un muelle de cuarenta pies de profundidad. Se estableció una aduana marítima para las escalas de los buques que recorrían el Pacífico; entonces el transporte y desembarque de productos y personas fue más factible. La actividad económica de este puerto fue fructífera al iniciar el siglo veinte. La captación del impuesto de la Aduana Marítima por importaciones y exportaciones nos puede dar un reflejo de la actividad económica a de este puerto. (Cuadro 4).

Cuadro 4. Ingresos de la aduana marítima de Tonalá de 1900-1909

<i>Importaciones</i>		<i>Exportaciones</i>	
Año	Ingreso	Año	Ingreso
1900	\$182,123	1900	\$253, 868
1901	\$215,326	1901	\$292, 375
1902	\$238, 604	1902	\$159, 531
1903	\$211, 215	1903	\$69, 499
1904	\$92, 688	1904	\$31, 351
1905	\$43, 739	1905	\$35, 364
1906	\$51, 082	1906	\$5, 250
1907	\$ -373, 867	1907	s/d
1908	\$175, 615	1908	s/d
1909	\$170, 805	1909	s/d

Fuente: El Colegio de México (1960)

S/d - Sin datos

-San Benito (Puerto Madero/ hoy Puerto Chiapas): el 24 de abril de 1864 se habilitó en el municipio de Tapachula en Soconusco y ha tenido diferentes etapas de desarrollo. El nombre surgió en honor a Benito Juárez. Se ubicaba a treinta kilómetros de la frontera con Guatemala a una altura de tres metros sobre el nivel del mar. Su actividad fue muy importante para la salida del café por varias rutas: hacia Salina Cruz para transportarlo más rápido por tren y cruzar el Istmo de Tehuantepec hasta Coatzacoalcos, Veracruz, en donde se iba nuevamente por barco hasta Europa. Otra ruta era hacia el puerto de San Francisco, California en Estados Unidos, con escalas en Acapulco y Sinaloa.

Este puerto se mantuvo en operaciones hasta 1909 cuando su actividad fue casi nula por la fuerte presencia del tren. A partir de ahí sirvió de atracadero para embarcaciones menores de pasajeros y de carga. A partir de 1925 los gobiernos estatales procuran mejoras mínimas en el muelle para asegurar los esporádicos envíos de la producción platanera (como opción emergente cuando el ferrocarril estaba detenido). Hacia 1930 varios sectores se pronunciaron a favor de la necesidad de invertir recursos y reabrir San Benito (*Chiapas*, enero 19, 1930, p.5).

En 1956 se hacen estudios de suelo y factibilidad para la reapertura de este puerto aunque queda en letra muerta. En 1970 por decreto presidencial se inician los estudios para inyectar inversión. En 1972 con el apoyo de los gobiernos estatal y federal a través de un fideicomiso de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se mejora la infraestructura pero las obras quedaron inconclusas. El proyecto inicial del gobierno federal sobrecalculó el los volúmenes de carga que se moverían en este puerto. Además la producción fue condicionada a la realización de inversiones productivas paralelas que no existieron.

El ambicioso proyecto contemplaba ampliar la frontera agrícola de plátano de exportación a un ritmo de crecimiento anual de 240 hectáreas, con un promedio de 35 toneladas por hectárea y un volumen de traslado de 54 00 toneladas anuales. Únicamente se transportaron: plátano, petróleo, café y algodón (Castillo de la Peña, 2000: 54-58).

Tras una efímera actividad de buques cargueros que desembarcaron mercancía entre 1992 y 1994 (Cuadro 5), su modalidad cambió a cabotaje (desembarque) de productos como granos, maquinaria, madera, entre otros.

Cuadro 5. Recepción de buques en San Benito 1992-1994

Año	Anual
1992	55
1993	76
1994	131

Fuente: Castillo de la Peña (2000:64)

La falta de azolve en sus canales y dársenas, el poco mantenimiento y la falta de tecnología, destinó a Puerto Madero a recibir embarcaciones menores y ofrecer el servicio de refugio temporal de naves (estacionamiento) que necesitaban ser reparadas. La única vida en este lugar fue generada por las familias asentadas a los alrededores al crear restaurantes, balnearios y palapas para los visitantes que recorrían 27 kilómetros desde Tapachula en carretera pavimentada

Los arrieros

Estos personajes fueron muy importantes en la dinámica comercial de Chiapas. Eran una especie de aventureros e intrépidos viajeros que conocían bien las rutas comerciales y que desde niños o jóvenes se incorporaban al oficio generalmente por herencia de sus padres. Ser arriero era tener convicción. A partir del tren, estos personajes aumentaron su volumen de carga en viajes cortos de la Costa hacia los valles centrales y otros más prolongados como el de San Cristóbal a Jalisco (hoy Arriaga) en nueve días descansando unas horas para dar a las bestias su ración de maíz. Isabel Herrera narra en 1930 este trayecto cuando siendo muy joven su recorrido era: Tierra Colorada, Agua Zaria, El Escopetazo, La Tijera, Tuxtla, rancho El Cerrillo, Petapa, Las Cruces, Rancho Bonito y la estación ferroviaria de Jalisco (luego Arriaga), donde esperaban hasta tres días para tener carga suficiente que traía el ferrocarril y volver a San Cristóbal con sal, parafina, pescado seco y abundante café (Moscoso, 1988: 88-92).

Leo Weibel, un geógrafo alemán que recorrió la sierra entre 1925 y 1926, reconocía que: “desde los llanos de Cintalapa y Villaflores llegan a la estación de Tonalá y Arriaga carretas de maíz guiadas por arrieros para enviarse por tren a Tapachula, hacia las comarcas de café donde hay gran demanda de víveres”. (Weibel, 1946:160). Pero la crónica de Esquinca (2010:3) recrea con color este ambiente:

“[...] las corridas del tren eran diarias y la mercancía llegaba en gran variedad: telas de seda, casimir, lino, satín, algodón y cuero del diablo. Jalisco cobró fama por su comercio tan variado, lo mismo habían bodegas que acopiaban toda la materia prima, que billares, cantinas, tiendas de ropa, tlapalería. Al comprar en el mercado se escuchaba hablar en dialecto tanto los chamulas como las personas del istmo, en las tiendas se hablaba mandarín, en las peluquerías zapoteco y los habitantes en su mayoría español, por lo que llegar a Arriaga era como llegar a otro mundo [...]”

La falta de carreteras estatales o federales generó un fenómeno de dependencia económica total al ferrocarril. La región Costa se convirtió en el eje y paso obligado de las mercancías y personas que del altiplano viajaban a otros puntos del país vía el Istmo. Surgieron otros medios de transporte y vías que de la capital Tuxtla Gutiérrez llegaban a la región de Tonalá, como la línea de pasajes de Juan Campusano inaugurada en 1925 con carros modestos y en 1928 introduce otra línea Rogelio Anza. En 1932 inicia la construcción de la carretera Arriaga–Tuxtla Gutiérrez e inaugurada en 1935 (Castañón, 1951).

2.3 El Ferrocarril

No hay duda que las máquinas fueron el aporte más trascendente de la Revolución industrial al siglo XIX. Con ellas se facilitó el trabajo, se expandió el comercio y generó beneficios para trasladarse de un lugar a otro. El ferrocarril fue la innovación tecnológica que cambió al mundo con base en el carbón, el hierro y el acero.

En México, los rieles se tendieron para empujar y la economía y la vinculación de las ciudades más importantes, por medio de líneas transversales que comunicaron ambos océanos y hacia el norte para ligar a Estados Unidos de Norteamérica; una creciente ola de concesiones se otorgó a inversionistas, en su mayoría extranjeros, para introducir el nuevo sistema de vías y generar un acelerado crecimiento de infraestructura ferroviaria. La primera ruta ferroviaria que se introdujo en México fue entre la Ciudad de México y Veracruz, considerando que era la principal ruta comercial y cultural con España. Al finalizar 1876, la longitud de las líneas férreas llegaba a 679.8 km; en 1880 se contaba con 1,073.5 km de vía; en 1890, 9654 km; 13, 615 en 1900 y 19, 280 en 1910 (Capasso, 2007:1-5).

La actividad ferroviaria se convirtió en la más importante en esta etapa seguida de la extracción minera. En el periodo de 1887 a 1911 el valor de las inversiones extranjeras acumuladas fue de 1641 millones de dólares, de los cuales 54 por ciento correspondió a la inversión en ferrocarriles. Dentro de este valor total, el porcentaje de los capitales estadounidenses era de aproximadamente el 38 por ciento y el de los capitales británicos 29 por ciento (Riguzzi, 1995:159).

La interpretación historiográfica tradicional de la introducción de estas líneas ferroviarias en el Porfiriato, se centra en la idea de que surgieron para integrar la economía nacional al mercado mundial a través de los puertos y fronteras y así favorecer el crecimiento económico. Esta idea es parcialmente válida cuando consideramos que las inversiones para ferrocarriles y la propiedad fueron extranjeras por un tiempo prolongado. Sin embargo el impacto en cada región del país fue diferente considerando su actividad comercial, su economía local y su posición geográfica. En México los servicios ferroviarios de carga no se concentraron en el tráfico para

exportación sino en la configuración de un mapa productivo y comercial de carácter interno (Kuntz, 1995: 39,40).

De la composición variada de la carga ferroviaria en las líneas primigenias se desprende la idea de su contribución en la configuración de los mercados internos. Las primeras compañías en México fueron: el Ferrocarril Mexicano (de capital inglés, de la Ciudad de México a Veracruz inaugurado en 1873) y el Ferrocarril Central (de capital norteamericano, con ruta la Ciudad de México a ciudad Juárez, Chihuahua e inaugurado en 1884).

El caso del ferrocarril de Chiapas tiene dos vías de análisis, no puede descartarse que contribuyó a la actividad de exportación, puesto que el café de Soconusco (en un primer momento) y el plátano, son los productos que en copiosas y crecientes cantidades salían para este fin, transportados hacia los puertos de Salina Cruz o cruzando el Istmo de Tehuantepec hacia Veracruz. Pero el fenómeno del tren en Chiapas también articuló y estrechó los vínculos interregionales. A su llegada, la derrama de productos agrícolas hacia las estaciones fue mayor, por ejemplo de los valles centrales de Cintalapa y Villaflores el transporte de maíz aumentó pues los productores optaron por vender a mercados nacionales por la rápida salida a través del tren.

También se destaca la actividad laboral Los arrieros privilegiaron la ruta hacia la costa porque sus ingresos por carga eran seguros de ida y vuelta y la carga era mayor. También la presencia del tren dinamizó la actividad laboral en el Corredor Costero. Masahita Fujita y Tomoya Mori (2005:5), dicen que “el transporte tiene una fuerza de atracción al territorio y ancla unidades de trabajo”.

Tardío tren para Chiapas

A partir de 1873 los exitosos resultados económicos de la activación de la ruta Ciudad de México-Veracruz fueron ejemplo para los gobiernos locales y consideraron idóneo este proyecto de comunicación. Chiapas no fue la excepción, los gobernadores desearon un tren para consolidar el comercio y el tránsito de personas, sin embargo no existieron de manera inmediata grupos económicos que financiaran la inversión.

En 1884 el gobernador José María Ramírez, que se inclinaba por abrir caminos hacia el departamento de Tonalá, otorgó una concesión a inversionistas nacionales para un ferrocarril costero, proyecto postergado por su salida del poder. Su sucesor, Manuel Carrascosa, otorgó nueva concesión a la compañía The Mexican Pacific Railroad Limited, formada con capitales de Londres, Estados Unidos, y Alemania para construir una línea de vía ancha con un trayecto entre el puerto de Tonalá en el Océano Pacífico y un punto conveniente frente al puerto de frontera, en el seno mexicano ligando a San Cristóbal.

El Congreso aprobó el contrato el 6 de noviembre de 1889 y al siguiente mes iniciaron los trabajos financiados desde Inglaterra por The Baring Brothers, la institución bancaria más exitosa y consolidada de ese momento en Europa. Llegaron a Tonalá dos mil toneladas de rieles, una locomotora inglesa y se construyó un muelle de cuarenta pies de profundidad. Infortunadamente en diciembre de 1891, la construcción se canceló porque el banco The Baring Brothers sufrió un fuerte déficit presupuestal (*Periódico Oficial del Estado*, 1890, enero 3, marzo 14, mayo 9, 1890). Coyunturalmente, el entrante gobernador Emilio Rabasa Estebanell, revisó las finanzas, encontró irregularidades en los bonos de subsidio y canceló los pagos. La maquinaria y el material rodante quedó a la intemperie en Tonalá y fue resguardado por la Aduana Marítima.

Al iniciar el siglo XX el Estado mexicano con la administración presidencial de Porfirio Díaz procuraba la llegada de inversiones extranjeras para impulsar el crecimiento material, para ello se otorgaron concesiones que buscaban que los capitales invertidos se multiplicaran. Esto obedecía además a la intención de incentivar el mercado interno, generar la circulación de capital. La ley hacendaria porfiriana brindaba ciertos beneficios (empréstitos) a quienes iniciaban empresas agrícolas que generalmente eran extranjeros con grandes plantaciones. La política exterior era dictada por funcionarios de primer nivel como Carlos Pacheco, José Ives Limantour, Matías Romero, todos colaboradores cercanos de Díaz quienes contrataban gestores o también llamados “enganchadores” que eran enviados a buscar empresarios en Estados Unidos, Francia, Alemania, entre otros países. En los primeros tiempos del porfiriato, hacia 1884, las inversiones extranjeras en México ascendían apenas a 110 millones de pesos. En 1911 su monto se elevaba ya a 3,400 millones de pesos (Rosemzweig, 1965:432).

La inyección de capitales y tecnología resultó benéfica para el país. A los inversionistas se les ofreció mano de obra barata que agilizó la producción y elevó las exportaciones haciendo que la producción del país dependiera del mercado externo. Chiapas era permanentemente promovido para deslinde de terrenos, colonización, ferrocarriles, proyectos productivos y comunicación terrestre y pluvial.

En 1902 un grupo de empresarios originario de Nebraska, Estados Unidos, se interesó en el proyecto ferroviario de Chiapas. Este grupo estaba encabezado por Franklin Everett y Alfred B. Lyon y una nutrida camarilla de familiares y asistentes que se instaló en Tonalá y Tuxtla Gutiérrez. La primera acción de la compañía fue rehabilitar la anterior vía de 1888 cuyo material rodante se encontraba resguardado por la Aduana Marítima de Tonalá. La línea fue nombrada Ferrocarril Panamericano⁴ y en septiembre de 1902 se abrió al tráfico el primer tramo que iba de Puerto Arista hasta una ranchería de nombre Aurora en la línea limítrofe con Oaxaca (Everett, 1916), (Imagen 8).

Decía el gobernador Rafael Pimentel en su informe de 1902 que la vía herrada “protegía los intereses comerciales y agrícolas del Estado” (Pimentel, 1902:9). Cuando se inaugura este primer tramo en septiembre de 1902 empieza la transportación masiva de caña, ganado, azúcar, carbón, madera y pescado de los ranchos cercanos a Tonalá y Jalisco (hoy Arriaga).

⁴ *The Mexican Herald* revelaría que la decisión de otorgar a la compañía el nombre de Pan-American Railway correspondió a su condición de último enlace en México del proyecto ferroviario de la primera y segunda Conferencia Internacional Panamericana. Ver *The Mexican Herald* (marzo 13, 1904).

Imagen 8. Mapa del primer tramo del Ferrocarril Panamericano entre Puerto Arista y estación Aurora, inaugurado en septiembre de 1902

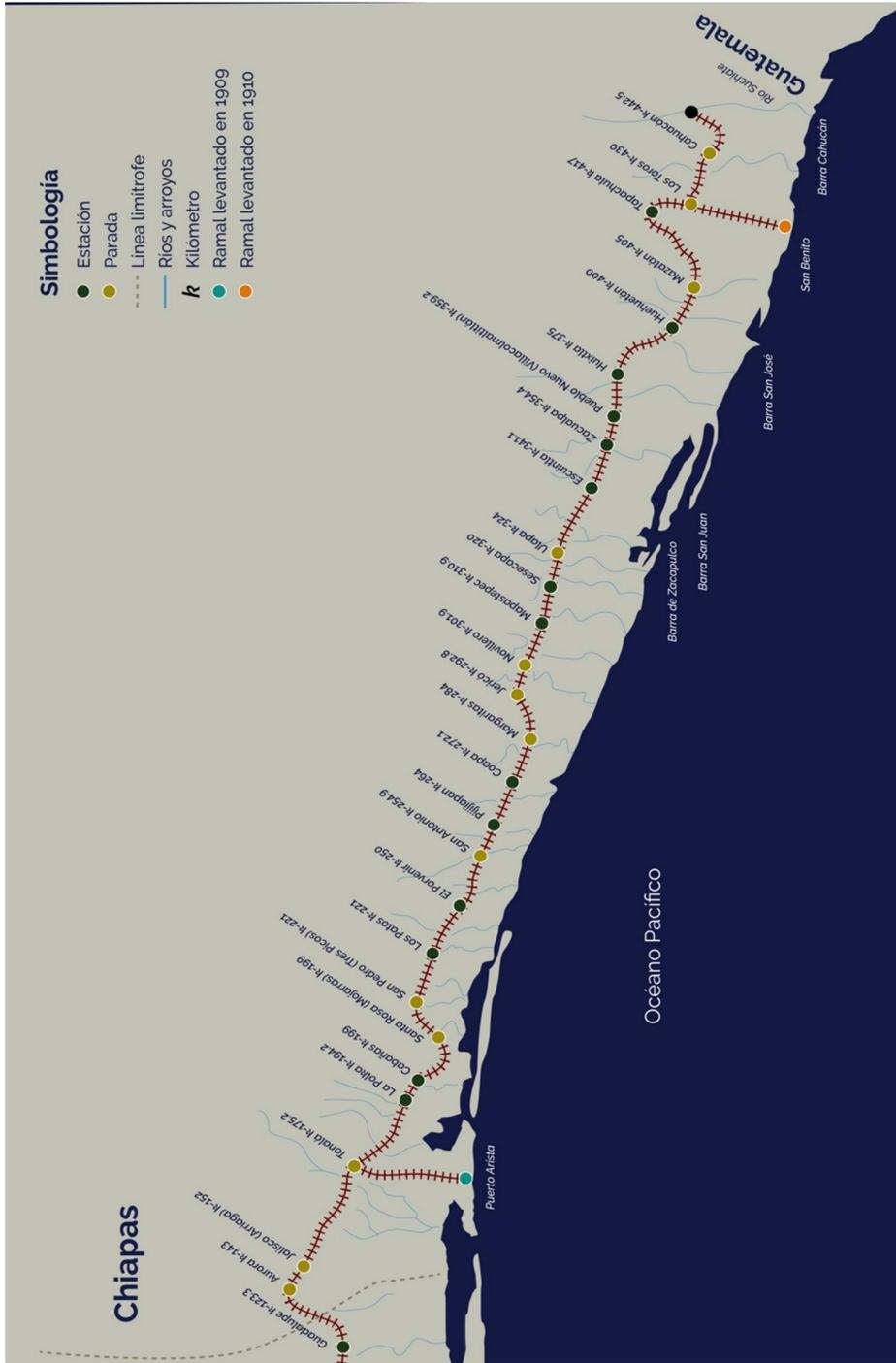


Fuente: elaboración del autor.

En 1904 la vía llegó a la estación de San Jerónimo, Oaxaca (hoy Ixtepec). El periódico *Mexican Herald* (editado en la Ciudad de México), afirmaba que la vía demostraba ser “exitosa, tanto la carga como el pasaje, que sobrepasa las expectativas de los administradores”. Ese año inició la segunda etapa partiendo de Tonalá hacia la frontera con Guatemala finalizando en el mes de julio de 1908 (Imagen 9). Ahora podrían transportarse productos a Tehuantepec y Soconusco con mayor rapidez y capacidad de carga.

Los ganaderos empezaron a vender sus semovientes en poblados más alejados y a mejor precio, aprovechando la conexión con las rutas ferroviarias istmeñas. Esto generó que los ranchos y haciendas alejadas abrieran nuevos caminos vecinales hacia las paradas.

Imagen 9. Ruta del Ferrocarril Panamericano. Estaciones y paradas.



Fuente: Molina (2006) p.95

Territorio ferroviario

La vía fue construida en terrenos planos ubicados al sur de los pueblos, la intención fue situarlas retiradas de los caseríos para permitir las maniobras ferroviarias. La actividad económica reflejada en concentró flujo comercial que empezó a gestarse alrededor de las estaciones, generó que los terrenos cercanos tuvieran más valor. En el poblado Jalisco (después Arriaga) es un caso ejemplar en donde se vendieron terrenos cercanos a las vías. Existen escrituras como la firmada en 1905 entre John Bedwell y Geo Hurch en las que vende un terreno ubicado en el antiguo mancomún Calera y Huajuapam (*Escritura*, noviembre, 1905, APMAN) que tuvo un uso comercial.

El espacio empezó a transformarse. Las calles empezaron a trazarse muy anchas como las extranjeras (16 metros) desde 1904, debido a que los ingenieros residentes norteamericanos constructores del ferrocarril sugirieron ese modelo a las autoridades locales, que adoptaron este patrón de construcción hasta hoy día (*El Herald de Chiapas*, agosto 13, 2010).

Otros terrenos transformados a partir de 1906 fueron los ubicados en las laderas del Cerro Bernal de Tonalá, en un pueblo llamado San Pedro (hoy Tres Picos). En seis meses este pueblo se reubicó a dos kilómetros de su lugar original al pie de la vía. Desde aquí la vía marchaba paralela al antiguo camino real, muy cerca de las marismas; había muy pocos asentamientos en toda la franja costera, lo que facilitó el tendido sin atravesar plantaciones o potreros, porque esto hubiera representado un pago extra para comprar tierras.

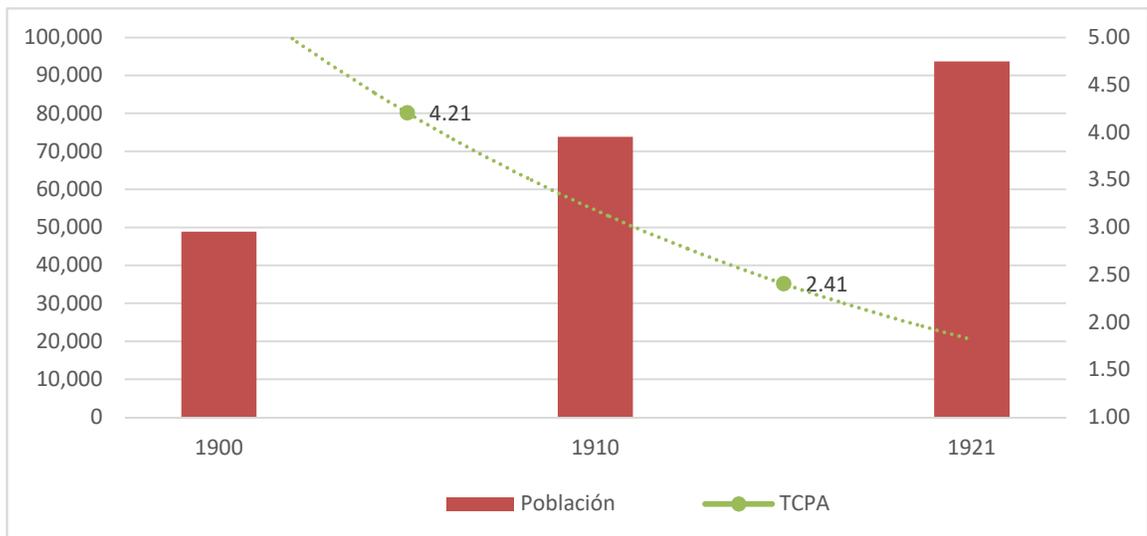
Se generó un fenómeno común de migración y reordenamiento poblacional en todas los núcleos poblacionales hasta la frontera con Guatemala, la gente dejó sus asentamientos originales y se estableció alrededor de las paradas buscando bonanza y trabajo. En Huehuetán por ejemplo, entre 1925-26 el geógrafo alemán Leo Waibel visitó Huehuetán y contabilizó 126 personas cercanos a la estación, había una tienda, la cantina de un chino y un pequeño hotel.

En Huixtla por ejemplo, con la llegada del tren, la tierra duplicó su valor y el pueblo experimentó una bonanza especial porque creó un partido cafetalero cuyo centro volvió a ser la antigua comarca; así se fundaron Santa Elena (hoy Piedra de Huixtla), por Joaquín García; La Victoria por Alberto Sieber; El Encanto, por Felipe Arévalo; El Brasil, por Moisés de León Ruiz, El Fuerte de Guadalupe y Montevideo (García, 1969:19)

A partir del tren, las demarcaciones político administrativas se generaron por el acelerado desarrollo de la región. El ejemplo más claro se suscitó en 1909 cuando un grupo de vecinos de la ranchería Jalisco, ubicada cerca de la zona limítrofe con Oaxaca solicitó al gobernador Ramón Rabasa, erigirse en pueblo. El 28 de mayo de 1910 el Congreso del Estado aprobó la petición, eligiendo el nombre de Arriaga, dándole autonomía, pero quedando supeditado a la Jefatura Política de Tonalá (*Periódico Oficial del Estado*, 1910). Esta independencia solo administrativa permitiría tener autoridades propias y poder hacer mejoras urbanas. Generaron entonces, retomando a Giddens (1995:74), una “región anterior y posterior”, aún cuando convivían en una estrecha proximidad física y enorme convergencia espacio-temporal.

Un comparativo de la población en el Corredor Costero en las dos primeras década del siglo XX nos da una idea del crecimiento social. En 1900 existían 17 asentamientos (con denominaciones de ciudad, pueblo o villa) que concentraban una población total de 48,899 habitantes. En 1910 crecieron a 20 los asentamientos con las mismas categorías y con una población total de 73,836. En 1921 se elevaron a 19 asentamientos con una población de 93,658 habitantes. Crecimiento de 33.8 % en 1900-1910 y de 21.2 (Imagen 10).

Imagen 10. Comparativo de crecimiento de la población del Corredor Costero en las dos primeras décadas *versus* tasa crecimiento promedio anual (1900-1920)



Fuente: elaboración del autor con información del *Censo General de la República Mexicana, 1905. Censo y División Territorial, 1910. Censo General de Habitantes 1921. Censo y División Territorial, 1910.*

TCD: Tasa de Crecimiento Poblacional.

2.4 Intervención del Estado en el fomento de la economía del Corredor Costero

Al iniciar el siglo veinte Chiapas era un lugar propicio para las inversiones para quienes buscaban tierras fértiles y mano de obra barata. Esta situación generó que el Estado, a través del Congreso de Chiapas tuviera desde 1893 una ley para recopilar información de las actividades de las compañías deslindadoras, para detectar irregularidades y en su caso, reivindicar los terrenos o cancelarlos si no existía apego a la ley.

Desde el Estado desde el inicio del siglo XX se apoyó la construcción del Ferrocarril Panamericano y la apertura del primer banco de emisión con sede en Tuxtla Gutiérrez con un capital de inicio de 500 mil pesos en valor plata, que se apegaba a la Ley General de

Instituciones de Crédito. Al finalizar la primera década del siglo veinte la inversión capitalista extranjera sobrepasaba los nueve millones de pesos, reflejada principalmente en los cultivos de exportación; la mayoría de estos exportadores solo reportaba al fisco local los derechos de aduana porque estaban exentos de contribuciones (García, 1997:205). Este privilegio obedecía a la apertura de las puertas al capital extranjero casi sin límites y restricciones para cualquier actividad económica; así se fue formando el territorio costero chiapaneco propicio para las inversiones.

La política local estatal apoyó el esquema de desarrollo agropecuario en el Corredor Costero, desarrollado los primeros treinta años con el binomio café-hule, aunque en 1916 hubo dificultades por las limitaciones del Estado a la independencia financiera de los gobiernos estatales, el gobierno de Carranza redujo la facultad de recaudación de impuestos y redujo los impuestos federales asignados a los estado del 50% al 20% de modo que mientras el gasto federal se incrementaba de 34 pesos en 1910 a 53 pesos en 1921, el Chiapas decrecía de 8 a 5 pesos en el mismo lapso. Estas decisiones hicieron que el estado dependiera más de la federación para sus proyectos modernizadores (Benjamin, 1981:190), un ejemplo es el subsidio mensual de quince mil pesos que Álvaro Obregón autorizó para la reparare caminos con prioridad en la carretera estatal que atravesaba la entidad para enlazar con el ferrocarril costero y así beneficiar a los productores (*Carta* de Fernández Ruiz a Obregón, 1912).

Las plantaciones fueron una forma temprana de organización productiva agroindustrial para que empresas agrícolas desarrollaran la combinación de la agricultura y la manufactura. La plantación articuló a cultivadores, trabajadores y consumidores, con formas nacientes de capitalismo (Fletes, 2013:109; Mintz, 1996:85,89). La plantación fue la base de articulación del Corredor Costero al modelo económico primario exportador que se configuraba en el país porque se ponderó la producción de materias primas para venta. Algunas de estas materias primas fueron: azúcar, café, hule, algodón, madera, entre otros, cuya salida era por el ferrocarril como único medio de transporte.

Bien describe Fletes (2013:120) que la plantación es un fenómeno cultural que convive y alienta una estructura agraria desigual y polarizada en el Corredor Costero. En la cúspide de la

pirámide social de la economía de plantación se encontraban los dueños de las fincas. En este contexto, la tierra ha sido, no solo un medio para acumular poder material, sino la manera de tener conocimientos de la operación del mercado y las redes con agentes internacionales.

Con las plantaciones y los grandes montos de inversión de las compañías extranjeras se generó un desarrollo económico y poblacional desigual a lo largo de todo el territorio estatal, por el contrario, se registró un fuerte patrón de concentración geográfica, debido a la poca capacidad del Estado de establecer estrategias que redistribuyeran regionalmente los beneficios del desarrollo. A mayor concentración geográfica de la producción se suscita mayor concentración geográfica de los beneficios.

Las plantaciones fueron el soporte del modelo primario agroexportador hasta finales de los años treinta cuando, de las 94 fincas cafetaleras registradas en el Soconusco, 69 estaban en manos extranjeras, particularmente de alemanes. La crisis de los precios internacionales de 1930 no afectó a las fincas medianas por ser las grandes extensiones en donde existía otra amenaza: el agrarismo (Villafuerte, 1990:69).

La política del presidente Lázaro Cárdenas del Río implantó en México un reparto de 18 millones de hectáreas a las comunidades y ejidos. Cárdenas buscaba cumplir la demanda popular plasmada en la constitución de 1917, y formar pequeñas unidades productivas, con capacidad de autosuficiencia alimentaria. Sin embargo en Chiapas este esquema fue difícil, pues la Revolución no había hecho efecto.

Durante su campaña Cárdenas vino personalmente a Chiapas a conocer las condiciones agrarias. En Arriaga por ejemplo, a raíz de su visita y cuando ganó la presidencia, se conformaron los ejidos Villa del Mar, 20 de noviembre, 5 de mayo, Emiliana Zapata y Lázaro Cárdenas (Urbina, 1988:31). En el periodo cardenista se repartieron en Chiapas un total de 303 474 hectáreas, 39 327 de ellas pertenecientes a compañías como ZRP, Compañía Comercial de Café, Giesemann Adolfo y Compañía, Sociedad Leshier y Fisher, S.A ; y 193 471 hectáreas de propiedades individuales (Fletes, 2013:120).

Pero quizá uno de los logros más significativos de esta administración fue la reforma del Código Agrario en 1937, cuando se consideró a los peones acasillados como sujetos agrarios y con ello la posibilidad de solicitar tierras. La creación de ejidos en el Corredor Costero no impactó en la estructura tradicional de la finca. La discontinuidad en los programas de desarrollo agrario frenó esta intención, pues en el gobierno de Manuel Ávila Camacho (1940-1946) la tendencia de la política agraria consistió en favorecer a la propiedad privada, por considerar la más productiva que el ejido.

A pesar de la conformación de algunos ejidos las condiciones de los trabajadores continuaron igual. Un periódico de 1956 consignaba la “despiadada explotación” de los trabajadores en el ejido Ovando Pineda del municipio de Escuintla en donde les cobraban colecturía de terrenos y otras contribuciones por lo que pidieron la intervención de la Liga de Comunidades Agrarias y Sindicales Campesinas del Estado (*Diario Popular*, Es, marzo 8, 1956, p.1). Esta historia fue común y orillaba a los campesinos a buscar otros espacios laborales como el comercio en las estaciones del ferrocarril, en donde existía la acumulación del capital para las transacciones comerciales.

Reflexiones del capítulo

Revisar las características naturales del Corredor Costero así como las transformaciones que ha tenido estos escenarios naturales por la mano del hombre, es un tema interesante que vincula a otra permanente intención de los sujetos, de cambiar las demarcaciones administrativas y con ello sus dinámicas productivas. Esto también refleja la necesidad de organizarlo de manera que tuviera las posibilidades de aprovechar su riqueza y su posición geoestratégica. Su ubicación cercana al mar contribuyó además a que fuera lugar de migraciones, mercados, actores y cadenas agroindustriales.

El siglo XX significó una temporalidad muy determinante para esta región por dos razones: una fue el ferrocarril que agilizó potencialmente las actividades productivas; en este siglo tuvieron lugar las más numerosas corrientes migratorias y el mayor número de inversionistas extranjeros que con el café, hule, plátano, algodón y mango principalmente, activaron la fuerza de trabajo.

Las condiciones naturales favorables fueron determinantes para estructurar la región económica. La gran cantidad de ríos, áreas maderables, la franja de tierras fértiles entre la montaña y el mar, la diversidad de climas y los puertos (temporal e intermitentemente) en servicio conformaron en las dos primeras décadas del siglo referido, la materia prima de un desarrollo necesario que necesitaba ser desahogado de alguna manera. Un medio de transporte era la opción idónea.

Como en cualquier entidad, el Estado procuró permanentemente la vinculación entre todas las regiones y la conexión hacia la zona costera. Las regionalizaciones administrativas desde finales del siglo XIX establecieron las cabeceras de distrito también en la costa (Tonalá y Tapachula), para hacer fuertes las decisiones locales.

Y aunque las actividades productivas y comerciales, así como el crecimiento social de Chiapas se vieron afectados por la guerra civil entre 1915 y 1920, el Corredor Costero tuvo moderada actividad comercial con la salida del café, con un ferrocarril custodiado por militares, con haciendas esperando nuevos momentos.

Su renacer vendría después de la guerra, con el reducido reparto agrario, con la nueva inyección de capitales extranjeros centrada nuevamente en la cultura de la plantación, en este espacio físico y sociocultural concreto con su economía costera, en donde converge la naturaleza con variados grupo sociales, relaciones económicas y de poder en esta región de frontera que como bien dice Fletes (2013: 103,109) posee una transformación sociohistórica dinámica que permite pensarlo como articulado y constantemente rehecho.

CAPÍTULO III

LA DINÁMICA DE LAS MERCANCÍAS AGRÍCOLAS Y GANADERAS

Presentación

Después de conocer la región de estudio, este capítulo tercero revisa la dinámica de producción, de distribución y salida de variadas mercancías en el Corredor Costero de Chiapas durante el siglo veinte. La práctica agrícola es fundamental para entender el desarrollo del estado, porque se vincula con la estructura económica y es una actividad primaria en la economía de todas las regiones de la entidad. Con base en ello se plantea aquí la vinculación del ferrocarril con la costa de Chiapas y la configuración espacial regional histórica durante el siglo XX.

Se enuncian y se revisan las mercancías agrícolas, el cambio político-agrario y la actividad ganadera que se produjeron en el Corredor Costero, su volumen de comercialización y su impacto económico, así como los procesos que se articulan de manera diferenciada con la dinámica del ferrocarril.

Abordar un siglo en el análisis de estos rubros pareciera ser muy prolongado, pero existen etapas marcadas, situaciones eslabonadas, altibajos y ciclos generados por efecto de la situación de los mercados nacionales e internacionales, que arrojan datos específicos y que permiten su estudio.

El fin de la Revolución en Chiapas (1920) por ejemplo, es un punto de partida para estudiar las cifras de la productividad estatal del Corredor Costero, hacer comparativos y establecer categorías de análisis confrontadas con la segunda mitad del siglo, cuando se vivía en esta región marcadas desigualdades.

Se revisarán los rasgos del capitalismo que implantaron las compañías extranjeras con la cultura de la plantación que tendió lazos de relación comercial internacional. Las mercancías

que aquí se consideran son las más representativas del Corredor Costero. Desde luego existen otras no menos valiosas, que han estado presentes en las actividades comerciales.

Este apartado es una aportación de la intensa actividad que este litoral tuvo durante el siglo XX y da cuenta de la dinámica que se generaba en torno a la tierra con las unidades productivas ya fueran fincas o haciendas en donde el trabajo asalariado era el motor que movía las mercancías desde la plantación.

3.1 Tierra y producción de Chiapas en el siglo XX

La figura y estructura socioeconómica agraria que emergió en Chiapas luego de la dominación española y que prevaleció durante la etapa colonial y en el Porfiriato fue la “finca”, o también llamada “hacienda”, cuyo dueño, el “finquero”, decidía el cultivo más adecuado dependiendo de la región, la estación, el clima y otros factores de mano de obra, cosecha y comercialización.

Existe aún el debate sobre cómo denominar a estas propiedades territoriales. Generalmente se clasifican de acuerdo a las características que presentaban. Alicia Hernández (1979: 337) apunta que la tendencia de la mediana propiedad denominada finca o estancia, en promedio no pasaba de 385 hectáreas si era agrícola y de 3 575 hectáreas si era ganadera. Estas unidades territoriales se encuentran en el Anuario República Mexicana de 1903, en donde se identifican principalmente las fincas y los ranchos (de menor extensión).

La unidad de producción de estos territorios se centró en la plantación, un sistema agrario latifundista desarrollado principalmente con cultivos extensivos, destinados a producir grandes cantidades de mercancías agrícolas para los mercados locales, regionales y foráneos. Las plantaciones eran una estructura económica y generaban empleo asalariado; eran el núcleo de integración jerárquica que contrataba mano de obra generalmente mal pagada, con peones que cumplían prolongadas jornadas laborales.

La producción de estas plantaciones fue comercializada principalmente en Chiapas a través de los caminos interregionales; los excedentes se comercializaban en los estados vecinos a través

de grupos de arrieros que brindaban un servicio muy demandado de transporte de mercancías a lomo de mula y burros.

En el Corredor Costero convivieron finqueros con tierras heredadas y otros que deslindaron territorios y se establecieron en lugares que eran considerados desérticos pero acondicionados para la plantación y que en poco tiempo se convirtieron en unidades de producción con la posibilidad de proporcionar empleo. Así llegan compañías extranjeras madereras y caucheras, que explotaban (cada una), entre ocho y quince mil hectáreas. La finca ganadera tradicional tenía como promedio cerca de cuatro mil hectáreas, mientras que las plantaciones cafetaleras no sobrepasaban por lo general las mil.

El crecimiento de propiedades fue significativo al iniciar el siglo; en 1903 había 6 665 fincas y ranchos registrados, que ocupaban cerca de tres millones de hectáreas, es decir el 44% de la superficie estatal. Hacia 1908 había 869 fincas cuyo valor fiscal declarado sobrepasaba los diez mil pesos (García, 1999:205).

A partir de la primera década del siglo veinte y con la irrupción del capital extranjero, es posible comprender la transformación abrupta, pero necesaria, de la actividad económica en Chiapas a través de las plantaciones. En un recuento, las inversiones principales provenían de empresas alemanas y norteamericanas. Para fines del Porfiriato los norteamericanos habían invertido en Chiapas 1.8 millones de pesos y los alemanes tres millones. Como comparativo en 1877 existían 518 haciendas y en 1910 el registro sumaba 1076 (Cosío, 1957:210).

Cuadro 6. Capital extranjero invertido en Chiapas, 1908
(según la expresión de su valor fiscal en pesos)

Origen	Monto
Americano	3 444 301.00
Español	2 515 429.75
Aleman	1 808 468.24
Inglés	870 014.20
Francés	392 935.00
Belga	240 400.00
Italiano	74 830.00
Guatemalteco	37 370.00
Japones	32 500.00

Turco	5 650.00
Austriaco	4 600.00
Chino	2 340.00
Nicaraguense	387.19
Total	9 429 216.19

Fuente: García (1997:206)

Antes de la Revolución Mexicana el Estado mexicano buscó los mecanismos, en el marco del modelo económico primario de exportación, para impulsar los productos chiapanecos. Este modelo se centra en la producción de materias primas agrícolas y es el resultado de la entrada de inversiones y capitales extranjeros. Surgió a finales del siglo XIX y dividió al mundo en los países que generadores de materia prima y los que las manufacturaran, estos último amasaron gran capital.

En este modelo el café de Chiapas tenía creciente demanda internacional provenía de Alemania y Estados Unidos; y el hule (caucho) que tuvo la producción más importante de Latinoamérica en la finca Zacualpa Rubber Plantation, de inversión estadounidense y ubicada entre Escuintla y Huixtla (hoy Villa Comaltitlán).

La estructura agraria se modificó en 1914 cuando los carrancistas (con el pretexto de implantar los preceptos de la Revolución) promulgaron la Ley de Obreros, que de entrada abolía las deudas de los peones o sirvientes, fijó horarios justos para los trabajadores de las fincas y en donde percibirían los salarios que fijaba la ley; estableció sueldos mínimos diarios para los peones; el salario para el trabajador sería cubierto en moneda de circulación legal y sin descuento,⁵ ente otros mandamientos (*POE*, 1914: 649, 650).

Los carrancistas pretendían liberar al peón que estaba atado a deudas eternas y repartir tierras. Esto sacudió la dinámica económica de ranchos y fincas agrícolas, y generó que un grupo de rancheros de la zona centro se opusiera frontalmente a estos cambios e iniciaran una revuelta

⁵ Esta Ley mandataba que el tiempo máximo de trabajo en fincas y construcción de camino o fábricas sería establecido de ocho hora diarias; se daba libertad a los peones de fijar su lugar de residencia y no podrían ser arraigados; se prohibían las tiendas de raya y se les facilitaron a los peones el uso de agua, leña y habitación, permitiéndoles tener terrenos; el gobierno tenían facultades para decomisar las fincas o negociaciones que detuvieran sus trabajos sin causa alguna y los dueños de fincas no podían azotar o maltratar a los obreros.

para defender las prácticas tradicionales agrarias. El movimiento subió de nivel hasta convertirse en una guerra civil que se prolongó hasta 1920 y que dejó secuelas graves en la economía, en la política y en la condición social del estado. Thomas L. Benjamin (1990:211) apunta que en esta revolución local la población disminuyó de 438 mil 843 en 1910 a 421 mil 744 en 1921. En esa etapa, muchos campesinos abandonaron las haciendas o ranchos. Mientras tanto el porcentaje de la población que vivía en pueblos independientes aumentó de 36 a 49% entre 1910 y 1921. Estos pueblos aumentaron de 310 a 606 en mismo periodo.

Sin embargo, durante esta etapa revolucionaria los carrancistas respetaron las fincas cafetaleras y brindaron protección a los productores extranjeros de Soconusco. El café era la mercancía que mantuvo la actividad agroexportadora entre los años 1910 y 1920, aún con el impacto de la Primera Guerra Mundial que redujo los precios internacionales provocando que el café chiapaneco reorientara sus mercados, y en vez de enviarse a Hamburgo y Bremen se destinara a Chicago, Nueva Orleans y Nueva York. Al finalizar el año 1917 la cosecha anual de café enviada a los puertos antes mencionados fue de 400 mil sacos (*Chiapas Nuevo*, 1917: 1). La ruta era desde Tapachula por el ferrocarril Panamericano con rumbo a Salina Cruz y de ahí a Puerto México (hoy Coatzacoalcos).

La década de los veinte significó la recuperación de una entidad afectada seriamente por la guerra civil. Hubo esperanzas de reparto de tierras con la primera ley agraria estatal promulgada por el gobernador Tiburcio Fernández, aunque el impacto fue reducido porque esa ley buscaba que los dueños de propiedades mayores a ocho mil hectáreas eligieran qué tierras querían conservar y el excedente se ponía a la venta, los compradores podían pagarlas en un plazo de 20 años (*POE*, 1921: 20-24).

Esta ley fue generosa con los propietarios de la tierra. Fueron pocos a quienes se les expropió debido a que Chiapas no era un estado de grandes haciendas, predominaban los ranchos y las fincas agrícolas de 385 hectáreas y ganaderas de 3575 hectáreas. El reparto agrario fue lento. Entre 1920 y 1924 fueron repartidas 20 274 hectáreas entre 1 100 campesinos (Spenser, 2002:3).

Además la tierra seguía concentrada en muy pocas manos: 72 finqueros eran dueños del veinte por ciento de toda la tierra. De alrededor de 70 mil familias en el estado solo 13 mil eran dueños (Benjamin, 1991: 212). Por lo tanto la estructura de la finca o hacienda como unidad de producción prevalecía en la economía estatal, la tierra se seguía rentando, y la servidumbre por deudas o peonada aumentó.

Los indígenas seguían siendo la fuerza de trabajo más buscada para las plantaciones de café en Soconusco, y eran contratados por una especie de negociadores ladinos enviados por los dueños de fincas, que recorrían la zona tsotsil o tzeltal buscando peones; eran llamados “enganchadores” porque conseguían con mucha facilidad gran cantidad de indígenas con la promesa de buen pago y que después eran traídos en grupos por los viejos caminos de herradura o cruzando las montañas.

El modus operandi de estos personajes era la atractiva oferta de dinero, que después del trabajo cambiaban por alcohol y por provisiones de algunas tiendas de raya, de manera que los peones indígenas acumulaban una deuda que tenían que pagar con su fuerza de trabajo. Existen novelas como la de Bruno Traven (1950) “La rebelión de los colgados” que narran estas paupérrimas condiciones laborales. Los castigos eran parte de la relación patrón-peón cuando existía mal resultado del trabajo o algún intento de rebelión o huelga. Los testimonios y crónicas hablan de que eran amarrados, azotados y encerrados por días sin alimentos, algunos encontrando la muerte por el castigo o por las severas enfermedades tropicales. El periódico *El Tiempo* de 1907 definió al enganche como “un comercio de carne humana”, refiriéndose a los trabajadores que se reclutaban para recoger las cosechas de café en Soconusco (Benjamin, 1981:517).

El enganche continuó muchos años después del Porfiriato con mejores condiciones laborales. En 1937 el Soconusco recibía anualmente tres mil indígenas de San Juan Chamula para la recolección del café (trapiches) para entonces se hacían contratos avalados por el artículo 43 de la Ley del Trabajo. Refiere esta fuente periodística que los finqueros habrían desenvolsado ese año 56 mil 27 pesos por anticipo de contrato y que los chamulas “ya no vienen vistiendo la típica indumentaria aborígen sino flamantes *chompa* y pantalones de mezcilla” (*El Fronterizo*, septiembre 22, 1937).

La llegada de Lázaro Cárdenas a la presidencia del país (1934-1940) representó para Chiapas el inicio del reparto agrario, y aunque en esos años hubo una tendencia estatal hacia la disputa por la tierra, el reparto que Cárdenas inició se prolongó hasta la década de los cincuenta. El 30 de enero de 1935 se publicó la *Ley que fija la extensión máxima de la propiedad rural en el estado y establece el fraccionamiento de las tierras excedentes* (POE, 1935: 3-6). Esta ley tenía algunas diferencias con la Ley Agraria de 1921 porque establecía que la extensión máxima de la que podría ser dueño un solo individuo o corporación era: 150 hectáreas de riego natural; 300 de temporal de primera; 600 de riego de segunda; 1000 de riego mecánico o artificial y 500 hectáreas de terrenos cerriles. Es decir contemplaba el tipo de tierra; aunque esto no fue un impedimento para tener más porque esta misma ley decía que se podía ser dueño de mayor extensión, siempre que se comprobara que era para sembrar café, plátano, ganado vacuno, caballar o lanar. Y por si esto fuera poco el propietario podía fraccionar o vender su tierras excedente (Reyes, 1992:54).

El reparto agrario no modificó el esquema de la finca, más bien en algunas zonas de la entidad, las refuncionalizó, creando nuevos actores sociales ligados a las fincas ante la imposibilidad de actuar autónomamente en el terreno de la producción. Aún después de consumado el reparto agrario, en el Soconusco los finqueros no desaparecieron del panorama económico y político. Algunos de ellos, desde la esfera del comercio o la industria, desarrollaron un férreo control de la nueva producción ejidal (Reyes, 2002: 98).

Desde los años cuarenta se agudizan el movimiento campesino y la presión sobre la tierra debido a desigualdades sociales en el contexto de un capitalismo creciente en algunas regiones. El Estado recurre a la restitución de bienes comunales y la compra de tierra para entregarla a los campesinos. La evolución de la distribución de la tierra en Chiapas entre 1960 y 1991 muestra un patrón de continuidad e incluso retroceso. Los datos más completos los ofrece Fletes (2013: 122) reunidos en un cuadro que analiza la distribución polarizada por la dispersión rural y el crecimiento de la población, que fue una tendencia en la segunda mitad del siglo XX, (Cuadro 7).

Cuadro 7. Distribución de la tierra en Chiapas (1960-1991)

Año	Sup. censada (miles de has)	Propiedad privada		Sector ejidal y comunidades agrarias	
		<i>Superficie (miles de has)</i>		<i>Superficie (miles de has)</i>	<i>Porcentaje</i>
1960	5 399	3 651	67.62	1 748	32.38
1970	4763	2096	44.01	2667	55.99
1980	3858	2621	67.95	1236	32.05
1990	4002	1844	46.8	2075	51.87

Fuente: Fletes (2013: 122), con base en Villafuerte (2001, 192-197); INEGI (1994).

Las transformaciones históricas regionales de la producción en Chiapas hasta aquí referenciadas ilustran la permanente construcción del territorio y dan pie al estudio de las estrategias de competencia y cooperación entre los actores de la región y los agentes externos.

3.2 Mercancías agrícolas

La cultura de la plantación en el Corredor Costero durante el siglo XX se constituyó como la unidad de producción vinculada a un mercado a gran escala. Estos terrenos de grandes dimensiones albergaban cultivos variados y empleaban muchos trabajadores asalariados. Las plantaciones proliferaron en zona costa porque la tierra se recupera más rápido su fertilidad.

Los plantadores estaban siempre sujetos a los precios internacionales para establecer los parámetros de precios, puesto que había variaciones procuraban comercializar en poco tiempo. Las mercancías más representativas en este tipo de agricultura en el Corredor Costero son: el café, el hule, la caña de azúcar, el plátano, el mango, el algodón y el cacao.

Esta cultura de la plantación generó una contribución importante en la acumulación de capital, en el crecimiento urbano y en el comercio regional. Las plantaciones agrícolas crecieron exponencialmente desde la primera década del siglo veinte, demostrando las potencialidades

productivas del litoral costero y forjando una proyección dinámica del desarrollo de la región articulada con la inversión externa, el trabajo asalariado, la producción capitalista y su vinculación con el ferrocarril, como un elemento innovador del transporte de mercancías.

Es pertinente revisar qué mercancías agrícolas existían en el Corredor Costero al iniciar el siglo XX. De acuerdo al Anuario Estadístico de la República Mexicana, esta porción territorial concentraba en 1903 el 40% de las propiedades de todo el estado (Cuadro 8). Esta región ya mostraba su poderío económico en las fincas agrícolas de Soconusco que tenían altura idónea para el cultivo del café, o los ranchos de ganado bovino de Tonalá y Mapastepec que tenían tradición pecuaria desde la época colonial.

Cuadro 8. Características de las propiedades en el Corredor Costero a inicios del siglo XX

<i>Departamento</i>	<i>Hacienda (finca o plantación)</i>	<i>Ranchos</i>	<i>Sin Clasificar</i>	<i>Total de tierras de cultivo has.</i>	<i>Bosques y pastos has.</i>
Soconusco	520	725	555	60 700	138 500
Tonalá	8	481	84	55 786	96 557
Resto de Chiapas	903	2157	932	1 539 214	1 539 214

Fuente: *Anuario Estadístico de la República Mexicana 1903, AHECh.*

Nota: la categoría “Resto de Chiapas” se conforma por los departamentos de: Tuxtla, Cintalapa, Frailesca, Chiapa, Chilón, Simojovel, Palenque, Pichucalco, Comitán, Las Casas y Chamula.

Esta tabla permite dimensionar el territorio y la clasificación de las propiedades que concentraban el poder económico regional con diferentes características y dinámicas. Las fincas cafetaleras de Soconusco, por ejemplo recibían trabajadores en la época de cosecha que inicia en octubre y termina en enero, en su mayoría indígenas de la región Altos y llevados por “enganchadores” y que representaban mano de obra barata.

Muchas de estas unidades territoriales se habían creado en Chiapas con la Ley de Colonización y Terrenos Baldíos de 1893 que propició el despojo de tierras de pueblos y comunidades campesinas, estableciéndose cultivos extensivos para la exportación. En el Corredor Costero la productividad de los ranchos, haciendas o fincas, se debió en gran parte a las características de la tierra: su densa zona montañosa y su cercanía con el litoral pacífico, cuyas condiciones

idóneas de temperatura, altura y humedad, permitieron la producción de mercancías agrícolas como el café, el hule, el plátano o el cacao.

Se configuró entonces el espacio adecuado para los procesos productivos, en los que se requería además de las condiciones agrícolas, la mano de obra especializada y la estrategia necesaria para su vinculación económica a través de la plantación. El deslinde de terrenos fue hecho en su mayoría por extranjeros que generaron un colonialismo abrupto, que aunque se confrontó con las oligarquías locales, ayudó a activar muchas zonas del Corredor Costero y generó mano de obra, aunque la producción se destinaba a los mercados internacionales.

Entre 1880 y 1910 el precio de la tierra aumentó en promedio 500% y en algunos casos hasta en 1000%. El caso es que para 1908 el 25% del total de las propiedades rurales en Chiapas pertenecían a extranjeros.

A Soconusco por ejemplo, llegó la compañía norteamericana de Edward C. Wise que pretendía introducir el ferrocarril de San Benito a Tapachula; la familia Humprey en la finca Nexapa; la compañía inglesa Mexican Land and Colonization Company; y para la primera década del siglo veinte los alemanes Santiago Keller, Guillermo Kalhe, Giesemann, Luttman, Edelmann, Reinghagen, Polhenz, Sonenmann, entre otros. Pero quizá la inversión más fuerte en el Corredor Costero fue la de Oliver H. Harrison de una compañía inglesa que con el apoyo de Charles Leshner introdujeron la plantación de hule más grande hasta 1920, la Zaculapa Rubber Plantation.

Aquí entró en juego el ferrocarril, que expandió la dimensión productiva estatal y se convirtió en el eje para hilar la relación comercial entre la plantación y el comprador. Una finca o rancho ubicado en el paso del tren permitía la salida de productos con más facilidad, aumentando la comercialización.

Estos elementos de análisis permiten recuperar, como alude Fletes (2004: 33), la historia productiva regional y sus transformaciones como resultado de las estrategias de competencia y

cooperación entre la comunidad y los actores locales, pues esto plantea una visión de la construcción permanente del territorio.

El ferrocarril en Chiapas contribuyó en la configuración de las posibilidades de desarrollo de las poblaciones, considerando el nivel de formación y acumulación de capital preexistente, Kuntz (1999:125). Hay un conjunto de mercancías agrícolas que fueron más representativas en la dinámica comercial del Corredor Costero durante el siglo veinte, considerando su volumen de producción y la etapa en que se produjeron. Algunas fueron permanentes, otras intermitentes pero todas identificadas como parte de la dinámica comercial de los municipios.

Café

No es posible entender el Corredor Costero (especialmente la región del Soconusco) sin el café. Desde su introducción hacia 1880 generó grandes expectativas y atrajo a cultivadores extranjeros, entonces "...las tierras cafetaleras que se vendieron a finales de los ochenta por sesenta o setenta centavos, subieron de valor hasta cincuenta y cien pesos para mediados de los noventa y para 1910 [con el ferrocarril en función] ya estaba por encima de los trescientos pesos" (Benjamin, 1988:56).

Se estima que a partir de la actividad ferroviaria en 1908 hasta 1930 el incremento de la superficie de café sembrado fue de 300 % (Cuadro 9), es decir, pasó de 7 mil a 27 mil hectáreas.

Cuadro 9. Producción de café en Soconusco 1900-1930

<i>Año</i>	<i>Producción en toneladas</i>	<i>Año</i>	<i>Producción en toneladas</i>
1900-01	2 900	1910-11	6350
1901-02	3 100	1911-12	6500
1902-03	2730	1912-13	7500
1903-04	2050	1913-14	7300
1904-05	5450	1914-15	8150
1905-06	5550	1915-16	6450
1906-07	3800	1916-17	6660
1907-08	---	1917-18	6750
1908-09	---	1919-20	9300

1909-10	5500	1929-30	13700
---------	------	---------	-------

Fuente: Baumann (1983:26)

Entre 1914-1920 cuando se suscita el movimiento revolucionario en Chiapas, la producción cafetalera de Soconusco se trasladó por el Ferrocarril Panamericano de manera normal, puesto que el ejército federal vigiló la vía ferroviaria por instrucciones de Venustiano Carranza. En 1917 la producción fue de 400 mil sacos informaba el periódico *Chiapas Nuevo* (1917:1).

Existen registros de una crisis en los precios del café al finalizar la década de los veinte derivada de una recesión económica mundial. La crisis se prolongó de 1929 a 1934 periodo en el que el gobierno implantó medidas urgentes para aliviar la situación de los productores, pues el café producía altas utilidades; tan solo los impuesto estatales sobre las plantaciones, la producción y exportación significaban entre el 60 y 80 por ciento del total de los ingresos de la hacienda estatal y entre el 30 y 50 por ciento del total del impuestos del Estado (Benjamin, 1990: 255).

A finales de los años treinta, de las 94 fincas cafetaleras registradas en el Soconusco, 69 estaban en manos extranjeras, particularmente de alemanes, quienes controlaban la actividad en el cultivo, recolección y su exportación. Las fincas alemanas producían más de 100 mil quintales de café oro y tenían en su poder más de 10 mil hectáreas de las 60 mil que abarcaba la franja cafetalera, incluyendo terrenos de bosque de potreros y monte (Villafuerte y Montoya, 1990:169).

A partir de los años cuarenta cuando en Soconusco ya se había estructurado el sistema agrario con cerca de cien ejidos en la región cafetalera. En los años cincuenta en esta región se aplicó la estrategia de reducción de los costos de producción por parte de la Comisión Nacional del Café, incentivando los aspectos técnicos. En 1958 el Instituto Mexicano del Café (INMECAFÉ) procuró el mejoramiento de los sistemas de cultivo regulando el mercado nacional y acatando los precios internacionales.

En 1984 se produjeron en Chiapas 90 mil toneladas del grano con una ganancia de 20 millones 700 mil pesos (Álvarez, 1988:132). La ruptura de los tratados de la Organización Internacional

del Café en 1989 que incluían un precio justo, acabó con uno de los últimos sistemas de regulaciones establecido después de la segunda guerra mundial. Se pensaba que habrían posibilidad de exportar más a Estados Unidos. La liberación de los mercados fue promovida por los Estados Unidos con una regulación opuesta al producto y al subsidio, lo cual fue apoyado por México y que terminó en el Tratado de Libre Comercio.

En la historia de café en Chiapas se marcó una crisis en 1990 provocada por varios factores que iniciaron con la desaparición nacional del INMECAFÉ, quedando el precio al libre mercado, además surgió la plaga “broca del café” (*hypothenemus hampei*, Ferr). En esta última década del siglo veinte se reconocen tres efectos de la crisis: a) pérdidas por 6,000 quintales de café pergamino con un valor de 1,250 millones de pesos; b) gastos para el control de plagas por 3,300 millones de pesos (Ortíz, 1991).

De acuerdo con Celis (2013), como resultado de la firma del Tratado de Libre Comercio con American del Norte, el gobierno de Zedillo decía que México podría atender la demanda de Estados Unidos, de 20 millones de sacos de café (de 60 kilos) anuales, y se embarcó en un proyecto de renovación de cafetales para producir cuando menos 13 millones de sacos en el año 2000. Aunque para el ciclo 1999-2000 se llegó a 6.2 millones de sacos (en la época del Inmecafé se alcanzaron hasta 5.5 millones) y se exportaron 5.3 millones de sacos. México contribuyó con sus mayores exportaciones al derrumbe de los precios internacionales del café a partir del 2000, y en marzo de ese año el café mexicano se exportaba hasta 23 dólares las 100 libras por debajo de los niveles de la Bolsa del café de Nueva York. A las trasnacionales les interesaba más vender mayores volúmenes y tener más ganancias y no les preocupó propiciar una mejora en la calidad del café mexicano. Esto generó la nula salida de cargamento de café impactando severamente en el sistema de transporte ferroviario y carretero.

Cacao

El cacao del Corredor Costero tiene fuerte vinculación histórica con Chiapas y México. Desde tiempos prehispánicos se siembra y se produce en el Soconusco. En esos remotos tiempos era usado como moneda de cambio y se daba como tributo al imperio azteca que lo valoraba para preparar la bebida de chocolate que se ofrecía solo a los gobernantes. De las semillas se extrae

el cacao comercial, el chocolate y la manteca de cacao. Las semillas fermentadas se asan y se muelen para generar una masa de la que se extrae la grasa.

Refiere De la Peña (1951) que desde finales del siglo diecinueve el cacao no se explotaba en forma de plantación, más bien representaba una tradición local y era un símbolo de herencia colonial. Esto infiere que las cosechas abastecían el mercado interno y esto se confirma con las cifras de 1895, cuando el consumo nacional era de más de 2 mil toneladas.

Las plantaciones se han ubicado generalmente en Tuxtla Chico, Cacahoatán, Metapa, Frontera Hidalgo, Suchiate, Tapachula, Mazatán, Huehuetán, Huixtla y Tuzantán. La mejor calidad se encuentra en las variedades criollas el “cacao Soconusco”, “cacao indio” o “cacao indígena”, que dan mazorcas grandes, alargadas con diez surcos profundos y cáscara delgada y verrugosa. Su color va del verde al rojizo y su sabor es suave.

Desde que inició operaciones el ferrocarril Panamericano, la producción de cacao llegó más rápido a los compradores europeos y norteamericanos dueños de grandes compañías chocolateras. Los envíos se hacían cada semana en tres furgones ventilados, con cargamentos de mazorcas maduras hacia Salina Cruz y de ahí a dos destinos: a Veracruz para mandarlo a Europa; y a Estados Unidos.

También se hacían envíos de chocolate manufacturado por pedidos especiales que se distribuían en las casas comerciales de todo el Corredor Costero. Eran rodajas envueltas en papel estraza que se enviaban en grandes canastos de mimbre; se iban en un furgón con ventilación suficiente y en donde iban otros productos comestibles. Cerca de 1930 los productores chocolateros cambiaron los canastos de mimbre por rejillas de madera. En ocasiones se lograba llenar un furgón con la carga de Ciudad Hidalgo, Tapachula, Huixtla, Mazatán y Huehuetán (*Entrevista*, Pérez: 2016).

Para 1930 la producción de chocolate era para distribución estatal y para las necesidades familiares. En la década de los sesenta era común ver las combinaciones de la producción de cacao y plátano, pues las matas de plátano daban frescura y mejor uso de la tierra para que los

árboles den su fruto (Cruz, 2013:78). Un árbol comienza a rendir cuando tiene 4 ó 5 años. En un año, ya tiene cerca de veinte frutos (semillas o “maracas”). Se hace una cosecha al final de las lluvias.

La producción fue en decadencia hacia 1970, se producía anual una tonelada y varios cacaoteros al ver la poca rentabilidad de sus cultivos alternados prefirieron sembrar caña de azúcar o rentar sus terrenos a ganaderos recién llegados al Corredor Costero. A nivel nacional la producción bajó entre 1988-1990 registrando 43 mil toneladas (Gobierno del Estado, 2009:51). Este indicador nos brinda el panorama hacia finales del siglo veinte.

Hule

El cultivo de hule (*castilloa elástica*) inició con la característica de monocultivo en varias regiones cálido-húmedas a finales del siglo XVIII, cuya producción se usaba para fabricar calzado, guantes, vainas para machete o algunos utensilios de uso doméstico o de labranza . Al iniciar el siglo inició operaciones la finca Zacualpa, en una extensa propiedad que había sido comprada y preparada diez años antes, ubicada entre Escuintla y Huixtla (hoy Villa Comaltitlán), con el apoyo de una compañía de Nevada, Estados Unidos con sede en San Francisco, la Zacualpa-Hidalgo Rubber Plantation.

La productividad de esta finca hulera fue de grandes proporciones. De 1900 a1920 llegó a tener 8, 500 hectáreas y era considerada la mayor plantación del mundo (Olsson-Seffer, 1905). (Cuadro 10).

Cuadro10. Producción de hule crudo para exportación en la empresa Zacualpa 1915-1919

<i>Año</i>	<i>Cantidad (libras)</i>
1915	143,700
1916	171,200
1917	202,300
1918	148, 900
1919	142,700

Fuente: Henderson (1995)

Esta fue la manifestación más importante del modelo capitalista norteamericano con su inversión en Chiapas. Aquí se produjo gran parte del caucho necesario para la naciente industria automotriz. En época de producción los números trabajadores de esta finca extraían la resina líquida del árbol y era vertidas en recipientes de madera. Después de cuatro días de secado se extraía el hule solidificado y era trasladado a un terreno extenso. Un día a la semanas llegaban las carretas para llevar al cargamento a estación ferroviaria. Las jaulas y furgones del ferrocarril Panamericano tenían un espacio circundante en la parte superior (junto al techo) para permitir la entrada del aire.

En 1920 la compañía cambió de dueños y en 1925 la producción tuvo severa caída generada por el reflejo del panorama mundial que incrementó la producción en lugares como Oceanía; además la producción fue sustituida por los hidrocarburos. La inversión norteamericana se retiró y las propiedades se vendieron a particulares dedicados a la plantación de plátano que la convirtieron en la Compañía Agrícola La Zacualpa; los árboles que quedaron fueron aprovechados como madera aserrada.

La producción del hule fue desde entonces desarrollada en terrenos de propiedad familiar y tenía la limitante del tiempo porque tarda de cinco a siete años para desarrollar el cultivo. En 1942 algunos campesinos fueron apoyados con recursos federales de INMECAFÉ para tener una plantación de hule como cultivo alternativo; la razón fue que tenían situadas sus propiedades debajo de 600 metros sobre el nivel del mar y no podían sembrar café, por ello la dependencia les compensó con créditos para esta modalidad a través del Programa de Diversificación de Cultivos; así lo platicó Néstor Verdugo Pérez, originario del ejido Teziutlán de Villa Comaltitlán, Verdugo (*Entrevista*, Verdugo 2016).

...nos iban a dar crédito para café y nos inscribimos pero a la mera hora los terrenos no tenían la altura, entonces nos mandaron una paga [dinero] y nos dijeron que nos iban a capacitar para sembrar árboles de hule. Nos dieron las plantitas, sí vino (sic) los muchachos técnicos pero no fue bueno porque la cosecha tarda muchos años pa' dar; resultó que nadie cosechó y terminaron sembrando plátano o maíz.

Fue hasta 1978 cuando se creó el Fideicomiso del Hule (FIDHULE) para financiar, industrializar y comercializar. Algunos productores de Chiapas se organizaron para regresar a la siembra del hule combinada con café o plátano. Hasta 1993 con la participación de los gobiernos de Veracruz, Oaxaca, Tabasco y Chiapas, se crea la Unión Nacional de Productores y Cultivadores de Hule, A.C

Plátano

En Chiapas existen registros de cultivo de plátano a menor escala desde 1905 en terrenos particulares colindantes con Guatemala. Algunas crónicas atribuyen la llegada de esta fruta al vecino país por algunos semillas que viajeros trajeron de Centroamérica.

En la finca hulera Zacualpa Rubber Plantation se empezó a cultivar y vender como segunda mercancía cerca de 1917. Con la crisis internacional en los precios del hule esta finca cambió de dueño en 1920 y con el nombre de Compañía Agrícola La Zacualpa establece el plátano como su mercancía privilegiada estableciendo nexos con la United Fruit Company.

El plátano se segregó rápidamente a varios pueblos del Corredor Costero como un cultivo idóneo por la temperatura cálido-húmeda y de pronta cosecha. Entre 1920 y 1925 la fiebre del banano se propagó a Huixtla, Tuzantán, Acapetahua, Escuintla, Mapastepec, Huehuetán, Tapachula y Suchiate. Otra versión es de José Ricardo Ramos Cruz, cronista de Villa Comaltitlán, quien afirma que en 1921 el Sr. Quintín Calcáneo Lazos, originario de Teapa, Tabasco, sembró por primera vez semillas de plátano roatán en la finca Guadalupe; este personaje habría llegado años antes a la región buscando hacer negocios.

En 1922 los pobladores del ejido Sesecapa, municipio de Mapastepec, solicitan a la compañía del Ferrocarril Panamericano que mejorara el servicio por la gran cantidad de plátano que se sacaba de las fincas con la inversión de la United Fruit Company (*Solicitudes*, 1922:1-7). La exportación fue creciente a partir de 1930 (Cuadro 11). En la estación Zacualpa se concentraba el plátano de la mayoría de municipios del Corredor Costero por las mejores condiciones para la carga en las jaulas y furgones del Ferrocarril Panamericano que iban ventilados a través de

un espacio circundante que mantenía frescos los racimos colocados en repisas tipo anaquel (tarimas) para no encimar la carga.

En estas condiciones el embarque tenía que ser rápido hacia Puerto México (hoy Coatzacoalcos) Veracruz y de ahí enviado por barco a Nueva Orleans. Se empleaba a 1400 trabajadores para sacar los racimos de las plantaciones, cargar las carretas y descargar en la estación ferroviaria de Villa Comaltitlán ubicada en el kilómetro 359, en donde también se acopiaba la producción de Mapastepec, Escuintla y Acapetahua (Ramos, *Entrevista*, 2015).

Existían dos tipos de plátano, el llamado “pico de oro”, nombre que aludía al color amarillo que tenían en la punta que indicaba que empezaba a madurarse y no podía ser enviado pues llegaría muy maduro. El otro era el racimo “de mano abierta” que aludía al espacio entre las pencas para poder cargarse. Había racimos hasta de 50 kilos que laceraban la espalda de los cargadores.

Cuadro 11. Exportación de plátano en Soconusco 1935-1946.

<i>Año</i>	<i>Exportación (miles de toneladas)</i>
1935	27.7
1936	42.3
1937	60.0
1946	100

Fuente: Baez Landa, citado por Álvarez (1998:147)

A partir de 1935 el plátano se convirtió en mercancía prioritaria para la economía local y actividad económica líder en generación de empleos. La producción del llamado “oro verde” fue tan alta que el gobernador firmó convenio con la compañía del Ferrocarril Platanero de Chiapas-Tabasco S.A. en enero de 1931 (H. Congreso, 1994: 311). Esta empresa había sido formada cinco años atrás y era representada por Gustavo García con sede en Villahermosa y tenía gran actividad en las poblaciones de Cárdenas, Paraíso y Comalcalco. Su nombre habría sido asignado por la intención de incursionar a Chiapas.

Después del contrato antes referido la compañía llegó a Chiapas por una corta temporada y ofreció el servicio de carga con furgones mejor acondicionados, aunque a los seis meses cesó su actividad por las interrupciones constantes que tenía el Panamericano provocadas por descarrilamientos, accidentes en la vía, o desperfectos mecánicos del material rodante que tardaban días en solucionar.

Un periódico local de 1938 consigna que las estaciones ferroviarias no se daban abasto para proveer contenedores de reja llamados “jaulas” para el traslado. Eran entre diez a doce trenes semanales que salían con rumbo a Puerto México y de ahí a Nueva Orleans (*El Sur de México*, diciembre 15, 1938). Por otra parte, el monopolio de la United Fruit Company llegó a tal grado que una estrategia para generar escasez y empujar los precios internacionales a la alza era destruir la cosecha comprada por adelantado a productores locales, aunque esto no impactaba de manera cuantiosa (Álvarez, 1998:148) . En 1945 las plantaciones sufrieron temporalmente de la plaga "Mal de Panamá",⁶ que mermó la producción y que se agravó con la temporada de ciclones. En el periodo presidencial de Lázaro Cárdenas (1934-1940) las autoridades estatales expropiaron la propiedad a la Compañía Agrícola La Zacualpa y se convirtió en el ejido Hidalgo que continuó con las actividades productivas y siendo punto de entrega de productos (Fletes, 2013).

Existió una segunda etapa de auge platanero de 1975 a 1989 cuando se comparten los campos de cultivo con otras mercancías. Productores de otros estados y vecindados en el Corredor Costero aplicaron técnicas diversas de riego, fertilización y producción post cosecha. Entonces el ferrocarril ya había quedado en un segundo plano como transporte por excelencia y la producción se enviaba en camiones por la carretera costera estatal.

Refiere Fletes (2004:34) que hubo un tercer auge del plátano a partir de 1990, cuando los actores locales participan en una dinámica de inserción en las cadenas globales, especialmente las de Estados Unidos, entonces el número de hectáreas tecnificadas se duplica de 6 a 12 mil y

⁶ Esta enfermedad también llamada “Mal del banano”, es provocada por el hongo *fusarium oxysporum* que ataca las raíces de algunas variedades de plátano. La resistencia del hongo a los fungicidas ha hecho de esta enfermedad la mayor plaga de la historia del cultivo del banano y ha exterminado algunos cultivos.

por ende la producción que empezó a ser enviada por barco desde Puerto Madero. En contraparte, el alto nivel de inversión inicial, los montos para mantener la operación y el empaque, y los elevados riesgos de transporte incidieron en mantener a los pequeños productores como proveedores de los actores principales del proceso producción-comercialización.

Algodón

A mediados de 1950 las plantaciones de algodón proliferaron cuando el plátano vivió su primera crisis. El algodón tenía en el Corredor Costero el nivel adecuado para su producción (entre 0 a 500 metros). Para preparar los terrenos de cultivo fue necesario deforestar parte de vegetación, se aplicaron los naciotes insecticidas y se usaron máquinas de desmonte que nivelaron la tierra, dotándolos de sistemas de drenaje tradicional. Entre 1953 y 1958 hay un incremento en la producción (Cuadro 13), que incorpora a campesinos de la región.

Cuadro 12. Producción por etapas 1953-1958

<i>Periodo</i>	<i>Producción</i>	<i>Superficie (Hectárea)</i>
1953-1954	625 pacas	250
1956-1957	7500	2 500
1957-1958	10 000	4 500

Fuente: Helbig (1964: 22) citado por Álvarez (1998:133)

A pesar de estas cifras las cosechas sufrieron una fuerte sequía y los mercados fueron escasos. Los productores pagaban los costos de transporte por ferrocarril hasta el puerto de Salina Cruz para su exportación. Esto generó que los integrantes de la Asociación de Agricultores Algodoneros de Soconusco buscaran mercado en Guatemala para su producto aprovechando que la vía ferroviaria llegaba hasta la frontera (*El Sol de Soconusco*, enero 27-1956, pp 1-4). En esta primera etapa los envíos por tren consistían en furgones llenos de pacas hechas de fibras comprimidas y embarcadas en la estación de Escuintla y Huixtla.

La producción fue en declive y para los años setenta se veían plantaciones en terrenos familiares. Esta situación repercutió más en el desempleo de jornaleros centroamericanos y de aquellos provenientes de la región vecina de Juchitán, del estado de Oaxaca (Fletes, 2009: 172)

Para 1980 la superficie de cultivo del algodón en Soconusco era de 27 mil hectáreas de las que se obtenía una producción de 59 700 toneladas con un valor aproximado de 8 963 millones de pesos. Los principales municipios productores eran los siguientes (Cuadro 13).

Cuadro 13. Soconusco. Superficie de cultivo de algodón, años 1980

<i>Municipio</i>	<i>Superficie de cultivo Hectáreas</i>
Tapachula	16 808.5
Mazatán	7052
Frontera Hidalgo	1305
Suchiate	1039.5
Tuxtla Chico	597.5
Metapa	108

Fuente: *Informe SARH*, 1980, citado por Márquez (1982:45)

En 1990 se consolida un desarrollo comercial de exportación hacia Estados Unidos con registro de 12 mil hectáreas tecnificadas (Fletes, 2004:35).

Caña de azúcar

Un cultivo que diversificó la producción agrícola fue la caña de azúcar. De acuerdo al Censo de 1970, el área cultivada en el Corredor Costero era reducido, apenas 86.5 hectáreas. Sin embargo en 1975 la construcción del ingenio Belisario Domínguez en Huixtla por la Comisión Nacional de la Industria Azucarera, generó para 1977 un área sembrada de dos mil hectáreas (Álvarez, 1988:133)

En 1978 se anunció el proyecto para construir un tramo de ocho kilómetros de vía ferroviaria desde la estación de Huixtla hasta el Ingenio con el servicio de tolvas para sacar el producto de la zafra anual, sin embargo no se concretó por falta de presupuesto federal para la maquinaria

de arrastre y para pagar los terrenos por donde atravesaría. Los ingenieros de la empresa ya habían hecho el proyecto de recorrido (*Entrevista*, Martínez, 2016).

En 1981, el ingenio de Huixtla tenía influencia en los municipios de Villacomaltitlán, Huehuetán y Tuzantán. Para 1988, la superficie rebasaba las 7 000 hectáreas (Villafuerte, 2001:221). Para entonces la carretera costera era la vía para sacar en camiones la producción azucarera hacia Salina Cruz, o para satisfacer los mercados internos. Cuando no existía el recurso suficiente para transportar la producción de azúcar por camiones y trailers, una opción era rentar cuatro o cinco vagones del ferrocarril.

3.3 Ganado vacuno

Además de las mercancías agrícolas, un sector importante en la economía de Chiapas y particularmente de amplia tradición en el Corredor Costero es la producción de ganado bovino. La región de Tonalá tenía desde la época colonial grandes hatos ganaderos y en Soconusco a finales del siglo XIX tuvieron esplendor las propiedades de José Revuelto y Matías Romero. De ambas regiones la comercialización era hacia Guatemala en tardadas y peligrosas caminatas para trasladar a los animales.

La apertura del ferrocarril al tráfico comercial en 1908 fue de gran beneficio para los criadores de ganado porque ya no tuvieron que arrear vacas por todo el Corredor Costero en prolongadas y riesgosas caminatas. Las vías del ferrocarril se convirtieron en el medio idóneo para enviar con más rapidez los animales a varios destinos. Los dueños de los ranchos Margaritas y El Carmen, Valdivia y Jericó, muy cerca de Coapa (hoy Echegaray) en el municipio de Pijijiapan, lograron en 1908 que se estableciera una parada de bandera para subir su ganado (Molina, 2006: 86). En los primeros cuatro años de servicio del tren el comportamiento de las salidas de ganado reflejaba los altos volúmenes transportados.

Cuadro 14. Salidas de ganado por tren para venta nacional 1908-1913.

<i>Año</i>	<i>Volumen (Toneladas)</i>
1908	343.95
1910	4 304

1913	6 459
------	-------

Fuente: (Ortiz, 1999:51)

Las cifras de producción de ganado bovino en la región de Tonalá hacen entender la gran pertinencia del servicio de carga y dan la idea de la permanente ocupación de las jaulas del tren para el traslado de semovientes.

Cuadro 15. Producción de ganado bovino de la región de Tonalá por municipio en 1908.

<i>Municipio</i>	<i>No. de cabezas</i>	<i>Valor</i>
Tonalá	36 500	\$375 000
Pijijiapan	20 625	\$259 250
Mapastepec	15 050	\$189 500
Total	72 175	\$823 750

Fuente: Chiapas, Gobierno del Estado. Anuario Estadístico de Chiapas 1909.

Por el ferrocarril llegaron en 1914, los primeros ejemplares de la raza durham a la finca San José Esmeralda del municipio de Pijijiapan y en 1923 los ejemplares cebú. Para lograr estas importaciones los rancheros del Corredor Costero se trasladaron en barco (desde Salina Cruz) a Estados Unidos para seleccionar a los animales, que después enviaron por la misma vía marítima hasta el puerto oaxaqueño, y el último tramo por tren hasta la costa de Chiapas.

Las cruzas genéticas hechas por los ganaderos del Corredor Costero de Chiapas, tuvieron renombre al llegar los años treinta. La administración gubernamental de Francisco J. Grajales (1932-36), favoreció indirectamente al sector pecuario con el reparto agrario, porque generó la proliferación de terrenos para pastoreo. También surgieron en este periodo las cooperativas ganaderas; en Tonalá se forma en 1935 con criadores que vivían el furor de la comercialización de razas nuevas.

Apunta T. de la Peña (1951:224) que la década de los cincuenta fue muy próspera. Desde 1948, en Mapastepec se producía cebú puro con las cruces de ejemplares que trajeron de Texas y se vendía en dos mil pesos los becerros de seis meses. En la finca Sesecapa, municipio de Escuintla, se ofrecía en 1951 el servicio de monta con sementales traídos por ferrocarril desde San Mateo, Zacatecas. Arriaga, Tonalá y Pijijiapan fueron en esa década los municipios que más engordas hacían de los novillos flacos de repasto provenientes de la zona del Grijalva y que generalmente entre julio y diciembre de cada años se compraba a 190 y 220 pesos por cabeza. En seis meses los hacían pesar de 350 o 400 kilos, se vendían generalmente entre enero y junio para el mercado regional o nacional. Sin embargo los municipios que sacaban ganado gordo todo el año eran Pijijiapan, Mapastepec y Tonalá, gracias a los extensos potreros para criadero y engorda en las praderas de la franja costera.

En 1950 el ferrocarril transportaba hacia otros estados 35 mil reses anuales. Carlos Aceituno (*Entrevista*, 2015) ex trabajador de los corrales de salida en Tonalá, afirma que en 1960 se embarcaban diariamente cinco jaulas de reses de 400 kilos. En cada jaula iban treinta animales, es decir se enviaban 150 animales al día. El ganado era enviado a la Ciudad de México; entre 1948 y 1951 la mayor parte se destinada a la Comisión proveedora de Ganado del Distrito Federal que fungía como introductor y rastro, además de administrar y otorgar el subsidio del Gobierno Federal a los vendedores, proveyéndoles de preferencias en los vagones-jaulas del ferrocarril para trasladar sus animales desde su lugar de origen. En 1952 esta Comisión se transforma en Administradora de Carnes S.A y en 1955 se crea la Industrial de Abastos S.A que manejaba el Rastro de Ferrería, considerado el más grande del país.

El ganadero Alfredo d'Argence, quien en 1961 inició actividades en el rancho Perseverancia en Tonalá, dijo que él embarcaba en Tres Picos o en Los Patos, estaciones que brindaban mayor seguridad al cargar, aunque no existía ningún seguro por daños o extravío del ganado que enviaban al Rastro de Ferrería de la Ciudad de México, por ello prefirió después vender al frigorífico que operó en Arriaga en la década de los noventa. Sus envíos semanales eran de treinta animales de 450 kilos por ejemplar (*Entrevista*, Alfredo d' Argence, 2016).

Pero esta travesía hacia la Ciudad de México “era un viacrucis” afirma Juan Esteban Gutiérrez Marroquín, un octogenario ganadero originario de Arriaga, Chiapas, quien cuenta las vicisitudes para el traslado de animales en los tres días para llegar a la capital del país. “En Coatzacoalcos se detenía el tren para darles un poco de pastura y agua para que siguieran hasta su destino, siempre se moría algún animal, el vaquero que acompañaba era el que hacían todos los movimientos” (Gutiérrez, *Entrevista*, 2016).

En las tres décadas de 1950-1980 la ganadería registró un crecimiento inusitado, por la ampliación de la superficie ocupada y por el número de cabezas introducidas. Tan solo de 1960 a 1970 Chiapas tuvo un crecimiento medio anual de 9.8 por ciento y del 6.4 por ciento entre 1970 y 1976. Desde luego que este crecimiento no fue igual en todas las regiones. El gobernador Manuel Velasco Suarez (1970-1976) reconocía en un informe que “las zonas ganaderas más prosperas de la entidad se localizan en la Costa con 700 mil hectáreas aproximadamente” (Villafuerte, 1997:87, 88) y fue el municipio de Mapastepec el que tuvo un acelerado crecimiento con una tasa anual del 10.35 por ciento.

3.4 El ferrocarril y la distribución de mercancías

El servicio de carga de los ferrocarriles mexicanos ha sido el más demandado a diferencia del servicio de pasajeros. En todas las líneas regionales el traslado de mercancías fue importante porque contribuyó con la distribución de la producción agrícola y en el abastecimiento de los mercados locales.

En la carga ferroviaria se reflejó la capacidad y función de las economías locales y su impacto en los sistemas productivos interregionales, porque dinamizaron las actividades comerciales, por ende las distancias físicas se resignificaron y las relaciones productivas tuvieron mayor vínculo pues el trazo de la vía unía a los poblados más alejados.

Las investigaciones hechas por Sandra Kuntz Ficker son los que más reflejan la importancia de la carga para los sistemas ferroviarios regionales. En su trabajo de 1995 “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, analizó las once principales empresas ferroviarias que operaron en México durante el Porfiriato (Central Mexicano; Nacional de México; Internacional; Interoceánico; Mexicano; Monterrey al

Golfo; Tehuantepec; Sonora; Coahuila y Zacatecas; Mexicano del Sur; Kansas City; México y Oriente. Estas representaban más del 70% de las líneas férreas del país y tan solo en 1907 transportaron 11.9 millones de toneladas de carga lo que representó el 85% de toda la carga transportada por la vía ferroviaria a nivel nacional que ascendió entonces a 13.9 millones de toneladas.

Desde 1885 una comisión gubernamental de la administración de Porfirio Díaz había establecido el criterio de la clasificación de los productos transportados atendiendo a las consideraciones de naturaleza, valor, riesgo, procedencia, usos y empaque de los bienes transportados. Un factor importante para la determinar el costo del transporte fue el volumen, a partir de este se estableció la ventaja de vender al mayoreo, en vez de al por menor; de ahí surgieron las diferencias de transportar “en carro entero” (expresión que significaba llenar un vagón o contenedor) o “menos de un carro entero” (Kuntz, 1995: 107:108)

En Chiapas el servicio de carga agilizó la salida de mercancías. Los ganaderos del Corredor Costero, por ejemplo, usaron carros enteros (conocidos como “jaulas”) para llevar sus pesados semovientes a poblados alejados y venderlos a mejor precio, aprovechando la conexión con las rutas ferroviarias istmeñas que conectaban al Golfo de México. Esto generó que los ranchos y fincas alejadas abrieran nuevos caminos vecinales hacia las paradas y estaciones, como un fenómeno de la constitución del espacio social en función del capital económico.

Otra situación generada fue la complementariedad del sistema de comercio tradicional de los arrieros que iban con recuas de mulas hacia las estaciones ferroviarias. Al abrirse las vías al tráfico comercial existía añeja tradición de los viajes hacia la costa, con arrieros que recorrían rutas que iban de los valles de Cintalapa, Jiquipilas, Villaflores y La Concordia.

El fenómeno del servicio de carga ferroviaria ofrece datos reveladores si se comparan los volúmenes de mercancías transportados por periodos específicos. Tal como apunta Sandra Kuntz (1995:41,42) existen básicamente dos fuentes de las que se pueden extraer datos sobre la composición de la carga transportada por las empresas ferroviarias: las estadísticas e informes que las compañías anexaban a sus reportes anuales al gobierno o a sus accionistas. Con estos datos se puede desglosar el volumen anual de cada mercancía y saber el lugar exacto en que se

realizaron los embarques, máxime si se conoce el número de toneladas transportadas por kilómetro y esto permite calcular la distancia media recorrida por la carga embarcada en cada lugar.

La evolución de este servicio en las líneas ferroviarias del país tubo manifestaciones similares, primero aumentó el tráfico de carga con buenas ganancias, y posteriormente hubo una crisis, cuando la demanda rebasó la capacidad de respuesta de Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), empresa que recibió grandes subsidios, per generó grandes endeudamientos.

Impacto diferenciados de las tarifas en el potencial productivo

La tarifa es el precio que pagan los usuarios o consumidores por un servicio público (al Estado) o al concesionario a cambio de la prestación de un servicio. Durante el Porfiriato, cuando se construyeron la mayoría de las líneas ferroviarias, las tarifas se fijaban con el concesionario con estándares de la Secretaría de Comunicaciones plasmados en la Ley General de Ferrocarriles.

A partir de entonces las mercancías transportadas tuvieron una tarifa para el usuario, considerando el volumen en toneladas por cada kilómetro recorrido y sus descuentos respectivos por cada kilómetro, es decir, en cuanto más distancia se recorría, menos era la cantidad a pagar. Este servicio tenía como topes mínimos una tonelada y quince kilómetros de recorrido, por lo que fue proyectado para transportar grandes volúmenes.

El convenio de 1902 con la compañía norteamericana que administraba el Ferrocarril Panamericano estableció las tarifas (Cuadro 16) que incluían varias consideraciones para los grupos productores de la región. Estas eran una réplica del buen resultado que tuvo el esquema del Ferrocarril Mexicano Central que brindaba descuentos a los productos de exportación y aplicaban las regulaciones tarifarias al tráfico de importación y el tráfico interior.

Cuadro 16. Tarifas de carga por tonelada/ kilometro 1901

<i>Clase</i>	<i>Costo</i>
Primera clase	Ocho centavos
Segunda clase	Siete centavos
Tercera clase	Seis centavos

Cuarta clase	Cinco centavos
Quinta clase	Cuatro centavos
Sexta clase	Tres centavos

Fuente: AGN (*Contrato*, 1901: 1-4)

Para 1904 cuando se pone en marcha el primer tramo de veinte kilómetros entre Puerto Arista y la estación Aurora (en la zona limítrofe con Oaxaca), se registra más tonelaje en el transporte de café y ganado para exportación; y en segundo término cacao, carbón y madera, (Cuadro 17).

Cuadro 17. Incremento del tonelaje (café, ganado, cacao, carbón y madera)

<i>Año</i>	<i>Tonelaje</i>
1904	934 650
1905	8 215 265

Fuente: AGN/FSCOP, Informes anuales, en Ortiz (1996:48)

Ante la alta demanda del servicio, se brindaba una rebaja del 50 % (sobre las cuotas fijadas), a la carga de origen nacional que recorriera más de 250 kilómetros, siempre que comprobaran debidamente la exportación. Este beneficio entró en función cuando se terminó la construcción del Ferrocarril Panamericano en la frontera con Guatemala en abril de 1908. Para entonces estaba comprobada la sólida contribución del tren a la economía local.

Gracias a la transportación por tren la carga del café de Soconusco llegaba más rápido a los mercados internacionales; en 1907 el Panamericano llevaba la producción al Puerto de Salina Cruz para acopiarlo, de ahí salían hacia Puerto México (hoy Coatzacoalcos) seis mil toneladas de las cuales 5 886 toneladas provenían de Soconusco (Ortiz, 1999:50). El café y el ganado vacuno eran las mercancías que abarrotaban el servicio ferroviario, (Cuadro 18).

Cuadro 18. Salida de café y ganado en el periodo 1908-1913 (toneladas)

<i>Año</i>	<i>Café</i>	<i>Ganado</i>
1908	1 336	343. 85

1910	7 758	4 304
1913	9 413	6 459

Fuente: Ortiz (1999: 51)

Las compañías estaban obligadas a pagar un impuesto federal por el uso de vía, y como parte del servicio recíproco establecido en la concesión, le transportaba al gobierno local (sin costo) varias mercancías: maquinaria, enseres, semovientes y cualquier producto que fuera destinado a un servicio público. Por ejemplo a finales de 1905, procedente de Pittsburg, arribó a la estación Jalisco (hoy Arriaga, Chiapas) el material de construcción vía Salina Cruz, para la conclusión del puente colgante del río Grijalva que uniría Tuxtla y Chiapa de Corzo; eran seis cables de acero de 140 metros de longitud tendidos en tres plataformas y otros furgones con material de fundición, soleras, placas y un motor *donkey* de tambor de ocho caballos de fuerza.

Desde que el Ferrocarril Panamericano inició operaciones en 1902 no cambió sus tarifas durante quince años, porque la compañía consideró que los ingresos que recaudaba eran aceptables y se mantuvieron así quince años en reciprocidad con los grupos de productores. Fue hasta en 1917, en plena Revolución cuando hay un aumento del 25% en el costo de transporte del ganado vacuno que fuera destinado a matanza, es decir, los animales que se enviaban a los rastros de la Ciudad de México (FNM, 1922:107). Los criadores del Corredor Costero no objetaron por esta primera alza, máxime cuando los soldados del gobierno federal vigilaban la salida de mercancías por tren, (Cuadro 19).

Cuadro 19. Salida de productos varios en 1916

<i>Producto</i>	<i>Volumen en toneladas</i>
Arroz	31
Cebada	50
Café	50
Maíz	150
Ganado vacuno	112. 50
Harina y productos de molino	215

Fuente: (FNM, 1921:71).

Los ingresos netos del año fiscal 1916-1917 para la compañía fueron de \$39 millones 275 mil pesos (FNM, 1922:74).

Con respecto a las tarifas, el verdadero incremento empezó a registrarse a finales de los años veinte. Los productores del Corredor Costero pagaban cada ocho meses un incremento de 2% que fijaba Ferrocarriles Nacionales de México. Esta acción obedecía a la acelerada crisis nacional de la compañía, que intentaba recuperar la deuda acumulada de subvenciones atrasadas que no entregó a compañías extranjeras durante la Revolución.

Ante este panorama el gobernador Raymundo Enríquez (luego de una gira por Soconusco) solicitó el 24 de julio de 1930 a Juan Andrew Almazán, secretario nacional de Obras Públicas, la reducción de sus cuotas para los productos de Chiapas.⁷ El gobernador justificaba que esta acción haría que el servicio de carga ferroviaria estuviera al alcance de todos y generaría un beneficio para agricultores, industriales y las entradas para la compañía serán mayores. En esa ocasión, el secretario Almazán contestó que ya había hecho gestiones ante FNM para tal fin (*La vanguardia*, agosto 10, 1930). Pero esta buena intención nunca tuvo respuesta de FNM.

La década de los treinta empezó mal para la economía internacional del café y esto había repercutido en México con reflejo en las fincas medianas del Soconusco. La reducción de los precios hacía que vendieran barato y transportaran caro. La situación hizo que varios pequeños medianos productores hipotecaran sus propiedades. Las grandes fincas no pasaron por las mismas dificultades, para ellas la amenaza venía del crecimiento del movimiento agrarista (Spenser, 2002).

El Censo Estatal de 1930, afirmaba que el ferrocarril era “insuficiente para aprovechar las grandes posibilidades económicas que el territorio chiapaneco encierra” (Censo 1930:10). Si a

⁷ Almazán era un ex revolucionario que visitó Chiapas en 1916 cuando junto a Félix Díaz (hermano de Porfirio Díaz), huía de la persecución de los soldados federales por un intento de levantamiento contra Venustiano Carranza proclamando el Plan de Tierra Colorada que inició en el pueblo del mismo nombre en Veracruz.

esto agregamos que se empezaban a usar los camiones en el interior del estado, se entiende que el ferrocarril era el medio con más demanda de transporte pero poca capacidad de respuesta. Y como cualquier línea ferroviaria regional, el asunto de las tarifas empezó a ser de interés, hasta convertirse en controversia y problema en los grupos productores en varios aspectos, como el de los privilegios de descuentos establecidos para el transporte en “carro por entero” (lleno), que ponía en situación desventajosa a medianos y pequeños productores que movían mercancías en “menos de carro por entero”. Las diferencias entre ambos eran muy grandes al grado de que el costo de transporte en carro por entero era 50% inferior al otro (Kuntz, 1995:116).

Algunos lugareños del Corredor Costero recuerdan las peripecias que hacían para que la inversión en su cosecha rindiera para poder costear el traslado por tren. “Nosotros producíamos unos cien sacos de maíz y lo queríamos mandar para el Istmo donde lo pagaban muy bien, venían los promotores, pero salía muy caro pagar medio vagón o uno entero, entonces lo vendíamos al coyote, salía casi lo mismo y ahorrábamos la carga y como unos cien pesos” (*Entrevista*, Escobar: 2015).

Los pequeños productores empezaron a usar el naciente servicio de camiones por los caminos, en su mayoría de terracería en el interior del estado. En 1938 había un registro de más de 300 camiones en todo el estado. Pero para trasladar mercancías en la franja costera sin usar el tren, eran muy socorridos los arrieros, cuya tarifa era más cara pero con la ventaja de entrar a los pueblos, (Cuadro 20).

Cuadro 20. Comparativo de tarifas de carga por tipo de transporte 1930

<i>Tipo de transporte</i>	<i>Costo por kilómetro</i>
Ferrocarril	De 13 a 50 centavos
Camión (camino pavimentado)	De 12 a 20 centavos
Carreta o mula	De 1.50 a 3.50 centavos

Fuente: AGN, *Contrato* (1901: 1-4); Gobierno del Estado, *Anuario* (1930:522-523); De la Peña (1951:459).

Una esperanza surgió para la situación nacional de las líneas ferroviarias el 23 de junio de 1937 cuando el presidente Cárdenas en Palacio Nacional, con fundamento en la Ley de Expropiación de 1936, decretó la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México, retirando a los capitalistas extranjeros y retomando el control gubernamental. Esta acción se debió al estado de quiebra de la empresa y a la necesidad de orientar el servicio ferroviario al servicio público mediante tarifas adecuadas que contribuyeran a la economía; y a la necesidad de intentar la reorganización del sistema de acuerdo a las necesidades de la economía nacional (Anguiano, 1975: 100,101).

El objetivo era regularlo para tener (al menos) un nivel aceptable de eficiencia económica e impulsar la competitividad de otros sectores productivos y los flujos comerciales. De esa manera se recompondría el objetivo de servir a los intereses de la nación y al público. Con la nacionalización los pequeños productores chiapanecos vieron la posibilidad de que el costo se redujera. Este *caballo de hierro* un tanto deteriorado, era la única posibilidad para sacar sus cosechas o vender sus animales en otros estados, estos hombres no tenían el dinero de los grandes caciques costeños o de los cafetaleros extranjeros, eran hombres de trabajo, de campo, que hacían rendir los ingresos de cada ciclo productivo para poder vender fuera de Chiapas, y el tren no les ayudaba mucho.

Pero el efecto de la tan anunciada nacionalización no sucedió. Las tarifas siguieron aumentando cada año aunque existieran más llegadas y salidas de mercancías. Los operarios del tren adjudicaban esta situación al impacto de la segunda guerra mundial que generó un decremento en las importaciones, y que generó planes de nuevas industrias que producían mercancías básicas para surtir el mercado interno nacional como parte de una nueva política del gobierno denominada “sustitución de importaciones” que suplían la compra de artículos manufacturados de procedencia extranjera.

Este plan gubernamental respondía mejor a las necesidades del momento de incrementar la producción agropecuaria, por ello se fomentó a la agricultura de exportación, buscando cubrir

la creciente demanda estadounidense durante la guerra, pero más adelante, el gobierno optó por fomentar y apoyar el cultivo de productos básicos para el consumo interno (Verastegui, 2010). El crecimiento en las salidas de maíz como puede apreciarse en la Tabla 21, obedece a la intensa producción de los valles centrales Cintalapa y la Frailesca, regiones que más producían, desde allí se llevaba por arrieros a lomo de mula y carrera hasta el Corredor Costero. Desde la Frailesca la carga se iba por el viejo camino colonial que cruza la Sierra Madre hasta la parada de Tres Picos y de Cintalapa con rumbo a Jiquipilas bajando por La Sepultura hasta la estación de Arriaga.

También la llegada de mercancías a las estaciones del tren era copiosa, ya sea proveniente del Istmo o de Puerto México (hoy Coatzacoalcos). La recepción de esta carga era organizada por FNM y entregada en las estaciones o asegurada en bodega para cuando fuera reclamada. En la siguiente información se refleja este fenómeno, a excepción del café que se mantuvo estable por la crisis internacional de los precios. El volumen de maíz transportado por tren creció 70%, (Cuadro 21).

Cuadro 21. Comparativo en un lapso de cuatro años del volumen de recepción de mercancías en la década de los cuarenta (toneladas)

A ñ o s

<i>Mercancía</i>	<i>1944</i>	<i>1947</i>
Maíz	2 611	5 462
Azúcar	6 154	9 182
Harina	1 691	4 096
Ganado	373	2 583
Cal	2 667	2 386
Cemento	5 696	9 302
Gasolina	4 965	9513
Sal	4 527	7 309
Derivados de petróleo	2 171	2 622
Cerveza	5 927	8 885

Fuente: T. de la Peña (1951: 428,429)

Algunos testimonios constatan la solvente condición de las empresas grandes para cubrir los constantes aumentos en el transporte por tren. Cuenta el cronista Alberto Lamas (2005:36,37) que en 1943 en la finca Sesecapa, se vivía una fiebre de “...la zafra del oro verde [plátano] que les redituaba salarios increíbles [...] Tiempos de cosechas y de mucho dinero en los bolsillos de quienes laboraban las tierras de Mapastepec”.

Es evidente que el alza de tarifas no afectó ni a las grandes compañías comerciales que se instalaron en Chiapas como la platanera United Fruit Company (sucesora de la Zacualpa Rubber Plantation), ni a los ganaderos o acopiadores de maíz; ellos podían seguir enviando productos a pesar de las constantes variaciones en los costos y tenían beneficios si consideramos que, por un lado las tarifas disminuían conforme el trayecto recorría más kilómetros, y por otro, que existían “acuerdos” o negociaciones con los administradores del tren para aplicarles descuentos especiales.

La poca cantidad de carros para el transporte hizo que los operarios exigieran “mordida” para proporcionar furgones a los usuarios, había demora en la movilización y entrega de la carga, existía robo y maltrato de los productos enviados (De la Peña, 1951).

Estas acciones no legales y el alza de los precios pusieron en desventaja a los medianos y pequeños productores, que tenían que reflejar ese sobre costo en el precio de sus mercancías. Un efecto esperado de esta complicada situación tarifaria, fue que varios productores dejaron de pagar impuestos al Estado, entonces el 1 de enero de 1941 el Congreso del Estado decretó “penas severas para los evasores de contribuciones por comercialización de café, cacao y plátano” (H. Congreso, 1994:332).

La Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, afirmaba que el aumento de tarifas era la única salida para ayudar a FNM a mejorar su economía y mejorar su administración (*El Heraldo*, mayo 7, 1950). Pero estas declaraciones no ayudaban a la empresa que ya significaba un perjuicio a los productores que necesitaban del tren. En Chiapas el ferrocarril era una

especie de eslabón o madero, a pesar de las tarifas, para ayudar a sacar a un sector de productores que no tenían muchas posibilidades de comercializar. Apenas en 1937 la reforma agraria se había hecho realidad para muchos trabajadores rurales de Soconusco quienes se convirtieron en trabajadores rurales, y en 1939 recibieron concesiones de tierras cafetaleras, que habían sido expropiadas a viejos caciques.

En varios municipios del Corredor Costero los jornaleros y peones dejaron de vender su mano de obra y empezaron a producir por cuenta propia la tierra, pero el acceso al proceso de venta fue difícil pues los costos de transporte constituían una barrera. Los precios de las materias primas y bienes intermedios hacían que sus nacientes ventas quedaran en manos de acopiadores o intermediarios (Álvarez, 1998:179).

Reflexiones del capítulo

Conocer la dinámica de producción del Corredor Costero en el siglo veinte nos remite a concebir, de entrada, la importancia de la agricultura como actividad primaria ligada al desarrollo e intrínsecamente a la estructura económica. Fue en este siglo cuando se hace fuerte el sistema latifundista con cultivos extensivos; entonces la plantación como estructura económica toma fuerza por la significación que transmite, como autoridad, en las familias costeñas de escasos recursos ávidas de empleo asalariado, mal pagado y que forjó relaciones jerárquicas de poder, malas condiciones de trabajo similares a la esclavitud.

Con la guerra civil (o tardía Revolución) que duró cuatro años, hubo fracturas en la actividad productiva de Chiapas, que en apariencia no le permitirían recuperarse. Sin embargo para 1925, por cita un ejemplo, la salida del café del Soconusco ya había superado los envíos por ferrocarril de una década atrás y demostraba su potencia productiva con 13 mil toneladas anuales del aromático grano. Y ni las leyes agrarias de 1921 y 1935 establecieron regulaciones, más bien concedieron ventajas a la producción y al fraccionamiento de los terrenos de la Costa y Soconusco, en donde creció la agricultura hacia terrenos montañosos y en donde el clima permitió la diversificación de plantaciones.

Así dibujamos el mapa del siglo veinte en el Corredor Costero, pujante con las plantaciones y sus cuantiosas producciones, con un ferrocarril que aunque carente de tecnología era el único medio de salida y que fue explotado al máximo para sacar el café, cacao, hule, plátano, algodón y caña de azúcar. El transporte de ganado por ferrocarril acabó con la lenta arriería y empujó a esta actividad pecuaria a la comercialización a otros estados del país

Estos elementos de análisis como dice Fletes (2004), permiten revisar la historia productiva regional del Corredor Costero y sus transformaciones como resultado de las estrategias de competencia y cooperación entre la comunidad y los actores locales, pues esto plantea una visión de la construcción permanente del territorio. Efectivamente, la mirada histórica que liga la vida productiva de esta porción costera articulada con la dinámica del ferrocarril hace concebir las transformaciones de los núcleos poblacionales y configuración de las posibilidades de desarrollo que tuvieron gracias a la acumulación de capital preexistente.

CAPÍTULO IV

ESTADO, INFRAESTRUCTURA Y EXPERIENCIA DE LOS ACTORES

Presentación

Este quinto capítulo se estudia la vinculación entre estado, ferrocarril y la dinámica económica regional. Importante es conocer cómo el estado y la federación hicieron intentos para brindar desarrollo a esta porción costera del sureste mexicano, desde la dimensión legal con dos leyes agrarias que más bien otorgaban más territorio a los finqueros y con esquemas de inversión para empresas internacionales que derramaron su capital en el Corredor Costero.

Aquí vincula el ferrocarril como palanca de movilización de gran cantidad de productos que se cosechaban, cuya misión de servicio público se transmutó en una actividad lucrativa y muy elevada en costos. Con los datos que en este capítulo se aportan vemos cómo los volúmenes de transporte por tren se elevaron efectivamente y esto podría representar crecimiento económico para el Estado en la recaudación de impuestos. Sin embargo, la compañía ferroviaria estableció precios elevados que representaban una barrera para pequeños productores que, gracias a las políticas agrarias, recién se incorporaban a las cadenas productivas.

Aquí se plantea también los nuevos escenarios de desarrollo político nacional que fueron influyentes al momento de estructurar planes de desarrollo para la entidad y que impactaron en la economía y en el nivel de vida de los pobladores del Corredor Costero. Para cuando el Estado procuraba nuevos esquemas para Chiapas en la segunda mitad del siglo XX, el ferrocarril de la costa era un decadente medio de comunicación, era la herencia del viejo modelo exportador, y el generador de nuevos asentamientos humanos con características diferentes.

El Corredor Costero se vio influenciado por las corrientes globalizadoras mundiales que requerían capacidad industrial y exportadora para llegar a nuevos mercados, pero en esta ocasión y a diferencia de los productores de inicio de siglo, la consigna era invertir mayor capital y vender a grandes cadenas comercializadoras mundiales como el caso de la producción de plátano y mango y el ganado vacuno.

Cuando surge este modelo globalizador ya había quedado atrás el modelo primario exportador; ahora era necesario una nueva dinámica comercial capitalista, habían surgido nuevos núcleos poblacionales y nuevos actores sociales con el componente de inmigración en sus habitantes. La privatización del tren en las postrimerías del siglo XX generó la atención solo de las mercancías transportadas y no de las condiciones de seguridad y mucho menos de las condiciones sociales.

4.1 Política estatal y la infraestructura de comunicación

Cuando los escenarios productivos en la franja litoral pacífica chiapaneca empezaron a registrar crisis a mediados de la década de los sesenta, el reflejo sentido era en el sector agrícola. La baja producción de granos básicos y las condiciones de vida en los núcleos poblacionales impactaron en el modelo de acumulación de capital, centrado en la riqueza de los finqueros, poseedores de grandes extensiones territoriales, y reflejaba más el contraste en las clases trabajadoras y en los pequeños productores.

Chiapas en el periodo 1970-1980 tuvo una tasa de crecimiento promedio anual del PIB estatal fue de 10.5%, cifra superior al promedio nacional. Sin embargo el sector primario y en particular la agricultura perdió peso pero se fortaleció el sector secundario y terciario. En los cultivos orientados a la exportación su participación en la producción nacional pasó de un 7.7 en 1970 a un 12.4 en 1980.

Esto era un reflejo de la política nacional de desarrollo a partir de la administración del presidente Luis Echeverría (1970-1976) quien al llegar al poder, implantó una estrategia centrada en inversiones, crédito, tecnología, maquinaria y equipo para promover las comunidades rurales. Su Programa Integral para el Desarrollo Rural (PIDER) generó logros en varias zonas rurales. La asignación de la inversión pública para el desarrollo de la agricultura aumentó sustancialmente hasta llegar a 15.6% del total. Su política incentivó las exportaciones y la regulación de la inversión extranjera directa. Su política de exportación incluyeron los subsidios con una modalidad de devolución de impuestos para los insumos importados, Moreno (2010: 171-173).

Sin embargo una fuga de capitales en 1973 generó la caída del Producto Interno Bruto y al finalizar su periodo en 1976 había una creciente inflación y la moneda devaluada en un 50 por ciento. Esta crisis revaloró el capital y obligó a la economía local a reestructurar tanto las formas de producción como las regulaciones. Una crisis, como describe Robinson (2007), citado por Manet (2014:24), constituyó una ruptura histórica y dio pie a nuevas dinámicas que proyectaban esta región costera como un lugar con polos de actividad turística, áreas potenciales en la explotación energética, áreas de desarrollo agrícola, de crecimiento industrial y comercial.

En todo el país se configuró un patrón de desarrollo del capitalismo como respuesta al agotamiento y a la crisis del modelo de industrialización por sustitución de importaciones, fundamentado en la concepción teórica y política económica de corte neoliberal, Ordoñez (2011:1) Un respiro a esta crisis fueron los productos de exportación con altos precios internacionales que ayudaron a equilibrar la balanza de pagos.

En Chiapas la crisis fue amortiguada por la actividad comercial generada por la producción de ganado vacuno y el café. La ganadería bovina registró crecimiento en su producción llegando a contar con dos millones de cabezas en 1970, que significaba el 7.9% de las existencias nacionales; y a partir de ese año hasta 1980 la tasa de crecimiento promedio anual fue de 5.7% con lo cual se llega a tener una población de 3.6 millones de cabezas, representando el 10.4 de las existencias nacionales (Villafuerte, 1990:171,172).

Al mismo tiempo el gobierno de México intentaba aplicar alguna estrategia para ajustar a nivel macroeconómico ante los difíciles momentos en la década de los ochenta. Con la llegada de Miguel de la Madrid a la presidencia en 1982, se vislumbra otro panorama económico, pues su visión se orientaba hacia el mercado, era partidario del neoliberalismo, la globalización, la desregulación, el libre comercio, la apertura, la liberalización y empezó a vislumbrar la privatización.

La primera etapa de la reforma comercial empezó a principios de 1984 con una liberación moderada del régimen de importaciones. Se relajaron los controles directos a la importación que habían sido totalmente restablecidos a mediados de 1981. También se redujo el número y la dispersión de las tarifas arancelarias. En 1986 México firmó su adhesión en el Acuerdo general sobre Aranceles y Comercio (GATT) y al siguiente año la liberación comercial se profundizó aún más en el marco del pacto aboliéndose los permisos a la importación sobre gran parte de las manufacturas de bienes de consumo, y se simplificó considerablemente el sistema de tarifas arancelarias, Moreno (2010: 218, 219).

Pero a pesar este nuevo esquema comercial mundial, durante su sexenio hubo una severa crisis reflejada desde la caída de los precios internacionales del petróleo: el precio de venta pasó de 29.24 dólares por barril en 1982 a 24.02 en 1985 y 11.84 en 1986. Se originó entonces una crisis económica que devaluó el peso mexicano hasta en un 3100%

Carlos Salinas de Gortari cuyo periodo presidencia fue de 1988-1994, implantó una serie de políticas sociales y económicas basadas en el liberalismo social y logró quitar regulaciones para traer inversión a México, esto originó el Tratado de Libre Comercio (NAFTA) como la zona más grande de comercio a nivel mundial, aunque las condiciones político-sociales de Chiapas mermaron en mucho la intención de este tratado comercial.

La tendencia mundial de globalización productiva tomó solidez al iniciar la década de los ochenta. En 1982, con la crisis de la deuda externa, el modelo tomó rumbo hacia mecanismos de permanencia en el mercado, siguiendo el modelo neoliberal de una conducta corporativa transnacional, racionalizando costos, eliminando las fronteras económicas; con manejos de capital e insumos y trasladando los procesos de trabajo a zonas donde la fuerza de trabajo fuera barata.

Aún con la crisis nacional varios productores se enfocaron a buscar mercados internacionales para enviar sus productos. Lo anterior refleja, como afirma Rodríguez (2006) citado por Fletes (2013: 120) que la diferenciación de estos actores, no se basa en la tierra o “activos”, sino en

bagaje sociocultural, formas de poder y relaciones sociales, políticas y comerciales en la agricultura y fuera de esta.

Otro factor de desarrollo fue la aplicación de las “zonas libres” como parte de la política de desarrollo nacional para garantizar la apertura comercial y la competitividad productiva con relación al mercado internacional, buscándose convertirlas en plataforma de exportación intentando generar empleos y divisas, así como acopiar innovaciones tecnológicas. Para ello se aplican una serie de instrumentos fiscales dirigidos a flexibilizar las tarifas de importación y prácticamente eliminar los permisos previos de importación; así también un conjunto de programas denominado "esquemas modernos de exportación " que establecen incentivos para aquellas empresas cuya finalidad es exportar. Ordoñez (2011:1).

En el Corredor Costero la globalización productiva se orientó principalmente a incentivar la comercialización de mercancías de exportación, puesto que los intereses se centraban aún en la tierra como un medio para acumular poder material a través de la plantación. Una muestra son las cifras de exportación de 1984.

Cuadro 22. Mercancías agrícolas de exportación en 1984

<i>Producción</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Valor en miles de pesos</i>
Maíz	1,765,732	519,770
Café	90,000	20,700,018
Cocoa	8,000	2,000,000
Frijol	47,990	1, 010,689.60
Algodón	8,000	989,469
Caña de azúcar	616,397	1,322,877.30
Plátano	318,702	4,143,058.7

Fuente: Álvarez (1998:132)

Estos datos subrayan el valor económico en términos de producción del Corredor Costero y sus plantaciones y con la capacidad para producir, comercializar, tener conocimientos de la

operación del mercado y las redes con agentes internacionales. Villafuerte (1990:172) sostiene que entre 1980 y 1987 los cinco cultivos de importancia comercial eran: café, cacao, plátano, soya y caña de azúcar, que pasan de 887 228 toneladas a 1 957 791, significando un incremento de 120% en este periodo. El café se incrementa en 57%, la soya en 714%, el plátano en 171%, el cacao en 153% y la caña de azúcar en 107%. Fueron éstos los que motivaron a reforzar los contactos para exportar.

Hay mencionar que existía también en un panorama contrastante en la opinión pública que dejaba otra realidad. El 3 de junio de 1984 el Frente Único Pro-Soberanía del Soconusco, firmó la denominada Acta de Huixtla en la que, representantes de los 16 municipios del Corredor Costero solicitaban la creación del estado número 33 y consignaban los motivos:

“49,000 hectáreas de café, nuestro principal producto de exportación, están infestados y son atacadas por el piojo harinoso, la broca y la roya; 12,000 hectáreas de plátano están gravemente amenazadas por el Cigatoka negra, plaga que las destruye; 14,000 hectáreas de cacao tienen una producción raquítica por falta de tecnología adecuada La Comisión Nacional del Cacao y la Unión Regional de Productores explotan inicuaemente a los productores pagándoles 185 pesos el kilo cuando en el mercado nacional el precio fluctúa entre 400 y 500 pesos Los productores de algodón, maíz y soya tienen más de tres años que no les liquidan sus adeudos La carne y la leche escasean por la falta de producción”.
Ramírez (1984).

Los ensayos de transnacionalización llegaron de empresas foráneas como la Chiquita Brand, una extensión de la United Fruit Company instalada en Tapachula en la década de los ochenta y dedicada a la comercialización del plátano y los primeros envíos de mango, a partir que en la reproducción de la variedad de mango ataulfo en las instalaciones del Inmecafé en el municipio de Tapachula.

Para la década de los noventa varios hechos acontecen en la dimensión productiva del Corredor Costero de Chiapas. Por un lado hubo un tercer auge del plátano a partir de 1990, cuando los actores locales participan en una dinámica de inserción en las cadenas globales, especialmente las de Estados Unidos, entonces el número de hectáreas tecnificadas se duplica de 6 a 12 mil y

por ende la producción que empezó a ser enviada por barco desde Puerto Madero, Fletes (2004:34).

Infraestructura

Desde la segunda mitad del siglo veinte el gobierno federal atendió la deteriorada situación del tren costero de Chiapas. Manuel R. Palacios, gerente general de FNM informaba en 1952 al gobernador chiapaneco Francisco J. Grajales que habían concluido los trabajos de reparación con una inversión de 45 millones de pesos, empleando 35 445 toneladas de riel de 85 y 90 libras y retirando los viejos rieles de 55 y 60 libras colocados entre 1902 -1910, *El Heraldo* (abril 15, 1952).

Una estrategia de imagen en 1956 fue cambiarle el nombre de Panamericano y bautizarlo como Ferrocarril Centroamericano (aunque era más conocido como El Pollero); también se le agregaron más espacios para pasajeros, correos y express con servicio de vagones de primera y segunda clase. Ni la nueva estación para oficinas administrativas construida en la cabecera municipal de Tonalá entre los años de 1959 y 1960 logró aumentar los ingresos y mejorar el servicio.

Las crónicas periodísticas detallaban que el ferrocarril estaba convertido “en chatarra” y consignaban los perjuicios “muy considerables para la economía de la región”. Además hubo sucesos de gravedad como muerte de personas en las estaciones como el pasajero Vicente Cruz en 1956, (*El Heraldo*, agosto 25, 1956). El avance de la máquina era a la mínima velocidad (10 km/h) ante la pesada carga y por el reblandecimiento de los terrenos; frecuentemente había retrasos en las salidas y llegadas y descarrilamientos con carga de ganado y granos básicos. Hay que imaginar ese ferrocarril, con locomotoras Baldwin originales y forzando las máquinas y calderas con el latente riesgo de una explosión. Esta situación, no exagerada, hizo que los productores optaran por la carretera pavimentada que corría contigua al ferrocarril, pues brindaba más seguridad para sus mercancías.

En 1964 Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) puso en operaciones máquinas de diesel que eran más rápidas y estrenaban el servicio pullman para pasajeros con restaurante, esto significaba un lujo nunca visto desde la introducción de esta línea en 1902. Infortunadamente fue poco usado por los pasajeros que estaban acostumbrados al viaje de hacinamiento en carros de pasajeros de segunda y tercera clase que parecían de carga porque la mayoría viajaba con sus pollos, cajas y flores en los pasillos. Este pullman se deterioró rápidamente y fue sacado de circulación cerca de 1968.

Todavía el programa de gobierno de José Castillo Tielemans (1964-70) consideró la “[...] rehabilitación completa en terraplenes y balastado. Es conveniente dotarlo de vía soldada y durmientes de concreto, para obtener mayor fluidez en el desplazamiento y mayor eficiencia en general” (Gobierno del Estado, 1965).

En 1975 se suspendió el 80 por ciento del servicio de pasajeros porque había más gastos que ingresos, se retiraron varios carros, la mitad de los trabajadores fueron retirados de servicio con la posibilidad de la liquidación aplazada o la permuta a otras líneas regionales. Se reprogramaron las salidas para pasajeros a un viaje de Arriaga a Tapachula y viceversa cada dos días, y cada tercer día y únicamente una salida a Salina Cruz con posibilidad de transbordar en Matías Romero hasta la capital de Veracruz.

Recuerda Humberto Barroso, un viejo maquinista de la máquina diesel eléctrica 5830 conocida con el sobrenombre de Tren del Amor, que el 7 de mayo de 1975 recibieron órdenes de la superintendencia de suprimir al día siguiente la corrida diaria que hacía a Tapachula. Y aunque los pobladores realizaron gestiones comprobando que transportaba diariamente a 500 pasajeros, el gobierno y la empresa no hicieron caso (Lamas, 2005: 30,31).

Nadie esperaba mayor inversión en un proyecto que había dado sus mejores frutos y el mejor servicio. Con sorpresa y quizá indiferencia los lugareños de Tapachula atestiguaron la construcción de 13.7 kilómetros hacia Puerto Madero en 1974, un intento fallido para el proyecto portuario que se convirtió en lugar de recreo.

El impacto de la carretera

Una característica del capitalismo es la expansión permanente y la capacidad que tienen los grupos poseedores del capital para encontrar las respuestas a los obstáculos que se oponen a su expansión. Si no existe infraestructura adecuada para la extensión del modo de producción vigente no es posible esta expansión. Carlos Marx (1976, capítulo 5) afirma que “la revolución en el modo de producción de la industria y la agricultura hizo necesaria también sobre todo, una revolución en las condiciones generales del proceso social de producción esto es de los medios de comunicación y transporte”.

En este sentido, el mejor ejemplo de una región que ha tenido la imperiosa necesidad del impulso de nuevas vías de comunicación es el Corredor Costero. Hacia la segunda mitad del siglo veinte contar con mejoras estructurales en la comunicación terrestre era urgente. El gobierno estatal sabía que la capacidad productiva de este litoral había sobrepasado el único medio de comunicación con capacidad de arrastre. Desde la administración del gobernador Victórico Grajales (1932-1936) existía la intención de aumentar el número de caminos y así lo dijo en su primer informe pues confiaba que:

“solamente pudiéndose ligar los pueblos a través del territorio se resolverá el problema de la producción agrícola, que no se pueden intensificar mientras no tenga salida por buenas carreteras y con fletes costeables” (Gobierno del Estado, 1933: 20).

La intercomunicación con los pueblos de la costa seguía siendo prioridad. En 1935 finalmente se terminó el camino entre Chiapa de Corzo y Arriaga. Y aunque el gobernador Grajales insistió en el anhelado camino entre Villaflores y San Pedro, Tonalá (hoy Tres Picos), este no fue posible pues había que dinamitar prolongado tramo de la Sierra Madre y era extremadamente costoso. Aunque a la larga otros sí fueron posible como el enlace carretero entre Simojovel y Arriaga en 1940, para transportar diez mil sacos de café a la estación. Estos caminos eran el reflejo y la consecución del proyecto carretero impulsado por Lázaro Cárdenas para beneficiar a los estados más agrícolas. En esta época existían en Chiapas niveles de producción para autosuficiencia y excedentes para exportación.

Es a partir de 1940, época que coincide con la construcción de caminos, cuando se inicia el proceso de concentración demográfica de la región (Bassols, 1974:70) que se reordenaría en torno de las carreteras pavimentadas.

El Estado puso en funciones en 1950 la carretera Rancho Bonito-Villafores que hacía un flujo más ágil hacia Tonalá con conectividad a Arriaga. Esta línea permitió enlazar con la terracería hacia Tapanatepec y desahogó las operaciones económicas, principalmente el traslado de miles de toneladas de maíz.

Pero el proyecto de carretera para incentivar la producción y los flujos comerciales inicia en 1951 cuando se hacen gestiones para la carretera Arriaga- Tapachula, un trayecto que se inaugura en 1964. El impacto de esta línea fue particularmente importante en todo el Corredor Costero porque dio oportunidad de una comunicación más rápida al centro del país y facilitó que todos los productos agrícolas y ganaderos salieran con prontitud (Pagola, 1952).

La carretera pavimentada desvió completamente la preferencia de pasajeros y comerciantes. Los dueños de abarrotes que realizaban compras al menudeo con grandes almacenes cambiaron de transporte para surtirse de harina, sal, cerveza, azúcar, galletas, semillas y otros. Inició entonces un nuevo reordenamiento poblacional, nuevos intereses económicos y una diferente dinámica de desarrollo social enfocada a las nuevas carreteras.

A finales de los años setenta la empresa Nestlé instaló en la región costera una serie de depósitos de acopio para las grandes cantidades de leche que se producían. Recuerda el señor Carlos Aceituno (*Entrevista*, 2015) que "...a los ganaderos se les veía tirando la leche porque se descomponía muy rápido y no había ningún medio de transporte que los llevara a los mercados, se descomponía la leche pues y no habían ni carros ni carreteras". El ejemplo más claro de esta explosión ganadera fue Reyes García Olivares, un rancharo de origen poblano que llegó a la región de Mapastepec (Sesecapa) en 1958, y adquirió dos mil hectáreas. Además de lograr que el ferrocarril pasara por sus propiedades y comprarse dos furgones para el traslado de sus reses, apoyó la construcción de la nueva carretera y en reciprocidad la compañía hizo que el nuevo camino pasara a un costado de sus potreros (*Cebú Mexicano*, número 10, 2013).

Al iniciar 1971, el investigador Ángel Bassols Batalla (1974:151), en su extenso y bien documentado trabajo de campo en la costa de Chiapas observó que:

[...] el tren es demasiado lento en comparación con la carretera que corre al paralelo; siendo que esta última ha venido a arruinar en gran medida a dicho ferrocarril, mismo que se sabe que resulta anticuado, en su equipo y material rodante. [...]

Efectivamente, la ganadería registró más tierras para potreros para engorda, pues fue más fácil el desplazamiento de animales y la introducción de insumos por vía carretera. Para 1980 había en Chiapas cerca de 3 millones 314 mil cabezas.

La salida del café también se empezó a transportar por las carreteras pavimentadas con una dinámica diferente. En 1986 Chiapas tenía 166 mil hectáreas sembradas de café y cuarenta municipios se dedicaban exclusivamente a este cultivo y alrededor del 50% de la actividad agraria se concentraba en este producto (*Excelsior*, 5 de junio 1986).

Pero la población campesina que siguió con los cultivos y que no estaba atada a los tiempos prolongados de la ganadería, tuvo —con la nueva carretera— la posibilidad de incursionar en la siembra de palma de aceite, caña de azúcar pastos y el mango ataulfo. El crecimiento y comercialización de esta fruta por carretera generó fuentes de empleo, servicios, centros de investigación, agroindustrias, comercializadoras, infraestructura y asociaciones de productores. El mango, como afirma, Fletes (2013:127) reflejó “la diferenciación material y simbólica de los agricultores en el Corredor Costero, dado que los productos de perfil más empresarial y capitalizados pudieron sacar mayor ventaja” y dice esto porque su pertinencia y resultados de producción marcaron la diferencia social reflejada en sus ingresos, en el comercio y les representa el medio de vida y eje de la base productiva.

La carretera fue el motivo para el nacimiento de una diversidad de actividades en el marco de un cambio del mercado agrícola, como el caso de Mazatán en donde dejaron de producir algodón a finales de los años cincuenta por las plagas y el aumento de los costos del cultivo.

Por lo tanto optaron por la soya cuyos apoyos crediticios eran elevados y asimismo las facilidades de comercialización y traslado.

Para el Corredor Costero la construcción de la carretera significó, además de la movilización de mercancías y personas, un espacio para legitimar la participación del Estado nación. La inversión derramada fue considerable y representaba una nueva etapa para la economía local.

Privatización del tren

Masahita Fujita y Tomoya Mori (2005:5) aseguran que “El transporte tiene una fuerza de atracción al territorio y ancla unidades de trabajo, pero al no ser homogéneo el territorio en la aglomeración económica, se suscitan fenómenos diversos de alejamiento de las fuerzas productivas.” Esta visión del transporte es certera cuando su operatividad tecnológica es completa. De no serlo, no se empata con la exigencia de la globalización y se desplaza cualquier medio de transporte de una economía regional.

Al iniciar los años ochenta la crisis de Ferrocarriles Nacionales de México (organismo público descentralizado) tenía latente efecto en la línea de Chiapas. FNM canceló el servicio de pasajeros y esto impactó seriamente en ese mundo de relaciones comerciales que se generaba con los viajeros y disminuyeron los comercios que existían alrededor de las estaciones. Era solo un tren de carga que llevaba principalmente mercancías voluminosas como ganado vacuno, caballar, café, maíz, cemento, derivados del petróleo, entre otros. Se introdujeron más carros cisterna para la gasolina, se veían diariamente miles de rejas de cerveza y contenedores repletos de sal.

La reforma constitucional de 1983 reafirmaba a los ferrocarriles como una actividad estratégica en manos exclusivas del Estado. Aunque el gobierno federal había asumido parte de la deuda de este organismo público descentralizado, cada año se reflejaban las pérdidas crecientes y círculos viciosos difíciles de romper. En 1987 el gobierno mexicano fusionó las líneas férreas de Centro, Sur, Pacífico, Pacífico norte, Sureste y Noreste, y crea una gerencia para cada una de las regiones en que dividió que eran supervisadas directamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

En 1994 FNM establecen un Programa de Cambio Estructural y al siguiente año se reforma el cuarto párrafo del Artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Con esa modificación los ferrocarriles dejaron de ser área estratégica en manos exclusivas del Estado, para permitir la participación social y privada en dicha actividad, es decir otorgaría concesiones o permiso al sector privado para operar y explotar las vías de comunicación ferroviaria.

El 26 de agosto de 1999 la SCT otorga la concesión por 30 años al consorcio estadounidense Genesee & Wyoming Inc. a través de su empresa Chiapas-Mayab S.A. de C.V. para operar y explotar las vías generales de comunicación ferroviaria en el sur, de entrada la empresa anula el servicio de pasajeros y la convierte exclusivamente de carga con precios más elevados que los de FNM.

4.2 Experiencias de grupos y actores regionales

Durante el siglo XX el tren generó que la vida de muchas familias se circunscribiera a este medio de comunicación. Generó cohesión social en la región, favoreció las relaciones interregionales y permitió el enlace hacia el Istmo de Tehuantepec. Pero es difícil establecer un modelo de identidad social en el Corredor Costero, puesto que la permanente llegada de migrantes modificó gradualmente el proceso socio-histórico de identidad local colectiva.

Durante todo el siglo que se analiza hubo presencia de población de diferentes nacionalidades en el Corredor Costero en donde hablar de la heterogeneidad social es parte del ideario colectivo histórico. El ferrocarril favoreció las relaciones entre los pueblos y permitió el enlace hacia el Istmo de Tehuantepec. La vida de muchas familias se circunscribió al tren.

Desde su construcción hubo gente de las regiones por donde se tendía la vía y una presencia extranjera de las corrientes migratorias como los chinos de 1896 y la de 1900, la corriente de norteamericanos que llegó a Arriaga en 1903. Los chinos que se establecieron en Arriaga por ejemplo, en su mayoría abrieron comercios, dado su tendencia al trabajo organizado. Para 1922 había abarrotes, ferreterías, telas y tlapalería liderados por Enrique Chang, José Long, Manuel

Lang y José Tang. En 1929 muchos de ellos militaban en el Partido Nacionalista Chino “Kuo Mi Tango” con sede en Tapachula, esa organización, más que tener una función política, fue el medio para vincularse con la sociedad. Otros de origen extranjero eran Ángel Dubond incursionaron en la industria de la transformación, él inició comprando pieles e instaló una tenería.

La colonización y la construcción del ferrocarril propiciaron la presencia constante de grupos extranjeros. La huella genética de norteamericanos, chinos y negros que pasaron por esta región o que radicaron en él, es evidente hoy día en el fenotipo de un sector de la población. El proyecto ferroviario llevó a viajeros, científicos, técnicos, cónsules, agentes viajeros, comerciantes, hoteleros y profesionistas que se asentaron en la región.⁸

Este fenómeno de construcción de la identidad, por diversidad de nacionalidad está ligado a esta región. Es decir, la llegada de inmigrantes modificó gradualmente el proceso socio-histórico de identidad local colectiva. Durante mucho tiempo, la forma de definir a los grupos sociales de esta población, estuvo ligada a la idea de la presencia de diferentes nacionalidades. Para los naturales de los cuatro municipios que conforman esta región, hablar de la heterogeneidad de la población, era lo mismo que hablar de la introducción del ferrocarril.

Trabajadores

A partir de la construcción del primer tramo ferroviario en 1902 se crearon redes laborales, estructuras productivas, comercio asalariado, intercambio comercial, etcétera. De tal forma que se puede hablar de una “región ferroviaria”, constituida por los mismos actores sociales. De entrada, la compañía estableció un sistema de pagos de cincuenta centavos el jornal diario, para un centenar de peones contratados, en su mayoría campesinos de ranchos de la región, es decir, hubo un sistema salarial como rasgo de una relación laboral formal con una empresa establecida

⁸ Hay apellidos extranjeros de fuerte arraigo en la región: Ley, Chang, Yong, Long, Lang, Tang, Lau (China); Gellida, Maciel, Betanzos, Burelo (España); Ingui SanMartino, Piconi (Italia); Michaud, Egremy Grapain, Nivón, Duvón, Gutú, Ricoy (Francia); Cohen (Israel); Tlaye, Patrinos (Líbano); Iwase (Japón).

En 1903, cuando se establecen los talleres de tres naves en Tonalá, surgen oficios como: canasteros, cargadores y carreteros, fabricantes de jabón, artesanos que trabajaban la cera para velas; hojalateros que hacían quinqués, embudos, anafres, entre otros productos; los herreros que fabricaban rejas, muebles, herramientas, herraduras, etcétera.

También se enrolaron oaxaqueños que habían trabajado en el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y gente de la región por donde avanzaba la vía, generalmente campesinos de ranchos circunvecinos y pescadores ribereños que desempeñaron las funciones menores (peones de vía, carpinteros, ayudantes de mecánico, caldereros, fogoneros) y que aprendían las labores sobre la marcha, pues las compañías no capacitaban a la mano de obra local.

La ausencia de la mano de obra calificada proveniente de otros estados, generó que en poco tiempo empleados locales ocuparan los puestos relevantes como maquinistas, situación inexistente en otras regiones del país.

Para 1904, cuando la primera sección se abrió al tráfico comercial, la marcha hacia Soconusco generó que se incorporara más gente de las regiones por donde se tendía la vía. Los primeros jefes de paradas fueron lugareños que aceptaban quedarse en aquellos parajes casi perdidos en la geografía chiapaneca y con el tiempo ellos fungieron como jefes de estación, convirtiéndose en versátiles personajes de la operación ferroviaria, especie de afortunada combinación de administrador, centinela, despachador, ingeniero de transportes, telegrafista y otras virtudes que la experiencia en el oficio les fue proporcionando para cumplir con su deber y de paso ganarse el reconocimiento de su entorno social inmediato.

Un nutrido gremio de rieleros que había aprendido todas las funciones de la operación ferroviaria y que en su lucha por mejoras laborales consiguió en 1935 su inclusión al recién creado Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM), constituido el 13 de enero de 1933 y que funcionó por 55 años. Este grupo constituyó un espacio muy sólido de trabajadores que defendió el espacio laboral y reclamó las prestaciones necesarias para sus agremiados. Todos los ferrocarrileros del Corredor Costero estaban agremiados a la sección 26 con sede en Tonalá.

Inmigrantes

Hay un elemento poco estudiado que determinó la condición del servicio ferroviario en el Corredor Costero de Chiapas. Se trata de los viajeros no legales en el ferrocarril que pudieran no ser significativos pero que han estado presentes desde el momento mismo de su puesta en marcha. Sin embargo, el fenómeno de la migración no legal por tren empieza a preocupar a las autoridades. El 30 de agosto de 1932 se realizan las “Pláticas México-Guatemala”, que era un encuentro entre representantes de asuntos migratorios de la Secretaría de Gobernación y sus homólogos guatemaltecos. Luego de la discusión quedaron establecidos los límites fronterizos para los comerciantes guatemaltecos que podrían internarse hasta Huixtla por tren, demostrando su nacionalidad con su acta de nacimiento, carta de ciudadanía, cédula de vecindad u otro documento (Martínez: 1993:77,78).

Pero estos límites quedaron en letra muerta y casi imaginarios porque muy pocos cumplían el mandamiento de identificarse en oficina migratoria al cruzar la frontera. Para los guatemaltecos era fácil librar la inspección de la frontera y viajar en el tren sin pagar un trayecto de 25 kilómetros de la estación Suchiate a Tapachula, en donde la mayoría se bajaba para trasladarse a pie a las fincas cafetaleras para trabajar como jornaleros.

Más allá de Tapachula, hacia la región Istmo-Costa, la vigilancia de la compañía del tren era nula porque el escenario era inhóspito. Hay que imaginar el escenario de la vía del tren entre las zonas con densa vegetación, pocos pueblos y estaciones alejadas en el trayecto en donde había nula vigilancia y era fácil subirse de manera ilegal a la máquina. Arturo Sibaja (2002:7), cronista de Pijijiapan, apunta que “[...] en la época de los cuarenta y cincuenta no existía carretera alterna al ferrocarril; la vida de los pueblos era de una tranquilidad envidiable, el tiempo no parecía pasar [...] la incidencia de los sucesos nacionales poco inquietaba esta vida en verdad bucólica”.

A partir de 1976 a raíz de la guerra civil guatemalteca, miles de refugiados llegaron a territorio mexicano diseminándose en algún pueblo del corredor costero. Al terminar la guerra civil

guatemalteca se generó un segundo gran éxodo de migrantes, producto de las precarias condiciones económicas (López e Ixtacuy, 2015:149). También hay registro de 50 mil salvadoreños que entraron a territorio mexicano (Del Cid, 1992:37)

Muchos empezaron a establecerse en el corredor costero generándose un fenómeno de repoblamiento y surgimiento de asentamientos irregulares, principalmente en los primeros municipios por donde pasaba el tren entrando por la frontera con Guatemala, en donde se registraba mayor actividad comercial como Tapachula, Huixtla y Huehuetán.

A partir de 1990 empieza a cambiar el patrón migratorio, el objetivo ya no era huir de situaciones políticas y militares si no encontrar mejores condiciones de vida y empleo fijándose como meta los Estados Unidos. Se empezaron a formar entre los migrantes rutas, horarios y estrategias para viajar gratis por el ferrocarril y maneras de librar la vigilancia de las autoridades. La presencia de indocumentados fue principalmente de gente proveniente de Guatemala, El Salvador, Belice y Honduras.

Y aunque el presidente Miguel de la Madrid procuró mejorar la línea dándole mayores facultades a Ferrocarriles Nacionales de México el fenómeno del tránsito de personas en su viaje hacia el norte del país en busca de mejores oportunidades adquiría paulatinamente mayores dimensiones; estos migrantes del tren al cruzar la frontera con Guatemala, no aceptaban los ofrecimiento de “polleros” para viajar por camiones hasta la Ciudad de México y prefieran el ferrocarril por la gratuidad que les ofrecía y porque los operarios de estas máquinas se mostraban indiferentes ante su presencia.

De 1980 a 1990, las terminales y paradas ferroviarias se convierten en lugares preferidos de abordaje mientras las máquinas realizaban carga de combustible, reparaciones en los patios de maniobras o se llenaban los furgones con productos agrícolas y las jaulas con ganado de los ranchos diseminados en las regiones Istmo-Costa y Soconusco. En este periodo se empiezan a ver familias migrantes viajando, menores de edad, mujeres y personas de la tercera edad, todos subiendo al techo del tren y con el objetivo fijado de llegar a la frontera norte.

Por otra parte en el ideario colectivo empieza a reconfigurarse aquella escena histórica del paso del tren por los municipios y empieza a concebirse diferente, cada día este medio de comunicación terrestre llevaba más personas y se hacen frecuentes los accidentes; entonces surge un nuevo tren, poderoso y maligno en la percepción social, al que le atribuyen vida y una historia, y del que reconocen su fortaleza, entonces le llaman: La Bestia.

Al privatizarse esta línea en 1999, la nueva administración no atendió el asunto de los migrantes que abordaban el tren aún cuando una empresa particular tiene la responsabilidad de proteger el derecho de vía, tampoco procuró vigilancia en las máquinas ni hacer gestión de elementos de seguridad ante las autoridades. De la noche a la mañana hubo más inseguridad en la región y se registra el cierre de empresas locales ante elevados precios de tarifas.

CONCLUSIONES

En esta investigación se encuentra información histórica relevante de distintas etapas del siglo XX, que nos permite conocer la vinculación del ferrocarril con la configuración de los asentamientos poblacionales del Corredor Costero de Chiapas en donde se vivió una dinámica particular de desarrollo.

No hay duda de la contribución y del papel que jugó el Ferrocarril Panamericano en esta dinámica de desarrollo, con su servicio de carga y de transporte y generando la conexión entre los pueblos del Corredor Costero. Es muy importante la significación de la máquina de vapor arrastrando su cauda de carros, vagones, jaulas y contenedores con gran cantidad de mercancías. Pero además este dinamismo constituyó una forma de implantación del capitalismo en el marco de un modelo primario agroexportador.

Pero en una entidad federativa como Chiapas en donde las desigualdades ancestrales y disparidades en la economía así como rezagos sociales son herencia del modelo decimonónico de desarrollo cuasi feudal, los proyectos modernizadores fueron asimilados de manera diferente. Decimos esto porque al revisar la contribución del ferrocarril en la región costera se observan desequilibrados beneficios del tren en una región que históricamente fue llamada “desierto” o “despoblado”.

En los estados del norte de la República Mexicana el ferrocarril fue útil principalmente para la integración económica al mercado mundial al ser entidades con gran dinamismo productivo. En Chiapas sí contribuyó a la aceleración de comercialización de mercancías agrícolas pero la asimilación fue abrupta, es decir no hubo un desarrollo escalonado. Se pasó de los tradicionales arrieros al ferrocarril.

Desde tiempos coloniales la necesidad en Chiapas fue comunicar a los pueblos, por las difíciles condiciones geográficas había la intención de tender un mapa reticular en un territorio olvidado por el Estado y que necesitaba vincularse a la nación. Como ejemplo está el prolongado recorrido que se hacía para viajar a la capital del país, que era acompañado del constante el

reclamo social de contar con una vía de comunicación que hiciera sentir a la población más cerca de la nación a la que se unió en 1824.

Por lo tanto, la línea ferroviaria sí configuró un mapa productivo y comercial de carácter interno y fue la palanca de salida de las mercancías agrícolas de las compañías transnacionales. Este fue el único servicio que durante el siglo XX brindó el ferrocarril. Quedó a un lado su vinculación a través de políticas del Estado con el desarrollo local y regional. Las autoridades estatales y municipales se enfocaron solamente en generar las condiciones mínimas de bienestar: mejoras urbanas, iluminación, seguridad, pavimentación, red hidráulica, entre otros servicios. Por otra parte, las grandes compañías participante en la economía de plantación durante este siglo XX trajeron maquinaria que servía para la producción y traslado de mercancías, sin extender sus beneficios a los centros poblacionales.

Por una cuestión comercial, las autoridades municipales buscaban vincular las actividades productivas a la vía herrada. El tren significaba el medio o el enlace a la generación de ingreso local, tanto para los pequeños comercios establecidos circundantes a las estaciones ferroviarias y para los vendedores ambulantes, y esto significaba la generación de dinero circulante y el bienestar de las familias que vivían del tren.

Por lo tanto, el estudio de esta vía de comunicación a lo largo de siglo nos permite comprender que fue el medio más idóneo para que tuvieran éxito las plantaciones que realizaron inversiones de capital en diversos momentos de la historia, encontrando mano de obra barata.

Es entendible que el desenvolvimiento de la actividad ferroviaria sobre el territorio costero chiapaneco se relaciona con la historia económica y productiva de cada pueblo, y en esta medida las comarcas menos habitadas tuvieron reducidas expectativas de convertirse en estaciones o paradas ferroviarias por la poca rentabilidad. Desde el Istmo de Tehuantepec las localidades y estaciones de Arriaga, Tonalá, Mapastepec, Pijijiapan, Huehuetán y Tapachula constituyeron la red de más concurrida y cabeceras de carga y descarga de mercancías.

El hecho de tener algunas estaciones de mayor tránsito y tráfico de mercancías podría ser interpretado como una estrategia de conectividad regional, pero si consideramos que hubo escaso desarrollo urbano en los municipios de la costa de Chiapas, ello deja en desventaja a los pueblos que obviamente no tuvieron (al menos) una parada de pasajeros.

Al cuestionarnos sobre la limitada intervención de las entidades federativas en la modernización y mejoramiento de las vías ferroviarias, una razón de ello estriba en que en un primer momento (a inicios del siglo XX) la mayoría de estas líneas originalmente estaban concesionadas y en los contratos se establecía que el concesionario debía repararlas. En Chiapas, el ferrocarril Panamericano fue concesionado de 1902 a 1915 a un grupo inversionista de Nebraska y en 1915 con la Revolución Mexicana éste vendió la línea al gobierno federal que la incorporó ese año a la administración del Ferrocarril de Tehuantepec porque no era considerada de gran valía ni generadora de elevados ingresos para los concesionarios. Era vista más bien, como un tren que de Chiapas sacaba el café, el ganado, el hule o el plátano dándoles un servicio de traslado a los adinerados productores hacia el puerto de Salina Cruz.

Con la nacionalización de los ferrocarriles durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, el Estado recibió ingresos por concepto de tarifas de carga de todas sus líneas, aunque invirtió muy poco en el mantenimiento de todas las líneas estatales. Ferrocarriles Nacionales de México a través del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec destinó reducidos recursos al mejoramiento de los 250 kilómetros de vía del Corredor Costero desde Arriaga hasta Ciudad Hidalgo en la frontera con Guatemala, lo que orilló a que el material rodante se deteriorara.

En este sentido el Gobierno del Estado de Chiapas no tenía como prioridad invertir en el mejoramiento de la línea ferroviaria de la costa, pues estaba más enfocado en las carreteras pavimentadas y la red de caminos interregionales. El ferrocarril usaba el espacio costero chiapaneco pero no representaba una derrama económica para Chiapas; su función primordial era la de carga (más explotada que la de pasajeros). Existen registros de la intervención del gobierno estatal pero obligado por las circunstancias cuando los municipios no contaban con recursos para mejoras urbanas en las áreas aledañas de las estaciones o para tramos ferroviarios que enlazaban a los pueblos.

En su tercera etapa, casi al finalizar el siglo XX, esta línea fue concesionada nuevamente a extranjeros que aunque mejoraron las locomotoras, rieles y durmientes, poco hicieron por las condiciones de seguridad y elevaron aún más las tarifas de carga. Esto ilustra el objetivo del Estado nacional de privatizar un servicio público nacional olvidado y en mal estado, como salida a las condiciones de deterioro que requerían fuerte inversión económica.

La perspectiva diacrónica y las discontinuidades encontradas en esta investigación permitieron reconstruir el entorno en que se desarrolló la población del Corredor Costero a la par de una línea ferroviaria que facilitó la transformación de las actividades económicas. La variabilidad en la capacidad de carga del tren y su vinculación directa con las mercancías agrícolas permite conocer las transformaciones que vivieron las actividades económicas como la agricultura o la ganadería y saber, con base en los volúmenes transportados, la forma en que esta dinámica se relacionaba con los modelos de desarrollo vigentes en cada época.

El Corredor Costero de Chiapas vivió una transformación muy significativa durante el siglo XX y parte de ésta evolución fue generada por un proyecto de comunicación terrestre que impulsó el ritmo de vida. Sin embargo la historia nos muestra la fragmentación de desarrollo y la sectorización social que esto generó, reflejada en las más diversas condiciones culturales y socioeconómicas.

El capitalismo de esta región costera estuvo apegado al proyecto nacional. El Estado lideró los proyectos de inversión en el territorio mexicano, mientras que Chiapas, se unió (aunque tardíamente) a las entidades que recibieron los beneficios del transporte, como un medio de ofrecer su producción y así incorporarse a la dinámica económica.

No hay duda que en la primera mitad del siglo XX los agentes económicos tuvieron en el ferrocarril de Chiapas expectativas sobredimensionadas respecto a las posibilidades que ofrecía. Cuando las carreteras pavimentadas llenaron este vacío fue predecible la reducción de las desmesuradas expectativas hacia la vía herrada.

El fenómeno de los altibajos de las condiciones de la vía ferroviaria que hemos planteado se relaciona con las transformaciones sociales y se asocia intrínsecamente con el Estado. Esta vinculación se entiende cuando reflexionamos en la figura del Estado como gestor del desarrollo de las vías de comunicación, y poseedor de la responsabilidad de atender las necesidades sociales, así como de procurar los servicios que brinden beneficios regionales como parte de sus políticas económicas y de desarrollo urbano.

Con esta óptica, el ferrocarril, la sociedad y el Estado manifiestan como dimensiones indisociables, porque aun cuando las autoridades mexicanas intentaron durante el siglo XX liberalizar las vías ferroviarias, hacerlas competitivas, y otorgarlas a la administración privada para que respondiera a las necesidades del mercado, siempre existió la necesidad de la tutela del Estado por el fuerte componente social que conlleva el ferrocarril. Por ejemplo en 1997 quedó de evidencia que al privatizarse el ferrocarril y reactivarse el servicio de carga en Chiapas, las redes de trabajo, los pequeños y medianos comercios, prestadores de servicio y el circulante tuvieron un repunte en el Corredor Costero, tuvo un repunte al reactivarse el servicio de carga, por lo tanto su servicio está enteramente eslabonado con la realidad social.

Por lo tanto al considerar la pertinencia de esta vía ferroviaria en esta región, importante es dilucidar un esquema equilibrado que facilite la participación de inversión que evite tanto el monopolio público como el oligopolio privado de esta importante vía de comunicación, que en otras regiones del país sigue siendo pertinente por el tipo de carga que transporta.

Con este análisis histórico es posible entender el proceso de institucionalización de las vías de comunicación, en el que participaron los grupos locales que construyeron un discurso y práctica de la competitividad comercial en la relación dialéctica mercancía-poder. Los monopolios creados por los productores de grandes volúmenes de mercancías agrícolas y ganaderas, limitaron a los productores pequeños y medianos para competir en el mercado. Éstos tampoco pudieron transportar mercancías en los vagones del tren porque los descuentos que la compañía ofertaba eran únicamente para grandes volúmenes que abarrotaban la capacidad de carga.

Por lo tanto y siendo la vía ferroviaria el agente integrador de una región productiva, reprodujo con sus prácticas selectivas, las diferencias de quienes podían desarrollar actividad agroexportadora y quienes practicaban, por ejemplo, la agricultura campesina o ganadería local o de subsistencia.

El ferrocarril del Corredor Costero de Chiapas tuvo en el siglo XX un ciclo de vida útil, una especie de “momento de gloria” y posteriormente cayó en desuso. De esta manera corta y concreta es recordada y referenciada esta historia entre los grupos de productores del Corredor Costero. Sin embargo, en la historia ampliada subyacen una serie de factores sobre desigualdades socioeconómicas, culturales y de acceso al poder que restringieron un uso igualitario del servicio ferroviario.

Es cierto que las cifras de exportación de hule, café, cacao, ganado, maíz y otras mercancías fueron a la alza durante el siglo XX o se mantuvieron estables ante las crisis internacionales. La respuesta a esta disyuntiva es que en el contexto del dinamismo económico que tenía la región del Corredor Costero, subyacía una red de productores que no hicieron uso de la comunicación ferroviaria y que sufrieron en la segunda mitad del siglo un modelo neoliberal del Estado que desplegaba políticas y programas de producción, sistemas de precios, tarifas, agencias, gestores, programas y recursos para apoyar a los productores más grandes.

La herencia histórica productiva de este Corredor ha establecido en esta región y como refiere Fletes (2004: 33), la noción de que las transformaciones necesitaban estrategias de competencia y cooperación entre la comunidad y los actores locales. La información existente relacionada con los volúmenes de carga que transportaba esta línea, refleja el impulso que representó en un siglo en el que el transporte terrestre era muy importante. En este sentido hay mucho que conocer todavía del ferrocarril costero; esta investigación es un precedente hacia nuevos campos de conocimiento en el tema ferroviario; por ejemplo la información de la producción local ligada a las cadenas productivas de nuevas mercancías en el Corredor Costero. Esta perspectiva de cadenas, redes y actores en el análisis de la globalización conformaría una línea de estudio interesante.

Para muchos actores de la región, la contribución del tren se mejoraría o solucionaría con su privatización en 1997, pero los intereses norteamericanos al Corredor Costero como una posibilidad de enriquecimiento a través de la aplicación de altas tarifas de transporte. El impacto de esta estrategia fue el retiro de la carga que ya podía ser transportada por carretera pavimentada. Para entonces otras historias se entretrejían en un tren que además de mercancías transportaba indocumentados, era un tren que indiferente, cruzaba una realidad social a la que quizá, no pertenecía.

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez Simán, Fernando (1988). *Capitalismo, el Estado y el Campesino en México*. Un estudio sobre la región del Soconusco en Chiapas. Universidad Autónoma de Chiapas.

Anguiano, Arturo (1975). *El Estado y la política obrera del cardenismo*. Primera edición. Ediciones Era. México, 1975.

Asociación Mexicana de Criadores de Cebú (2013). *Cebú Mexicano*, año 2, número 10, noviembre-diciembre.

Anuario Estadístico de la República Mexicana (1903-1908). Dirección de Estadística.

Arellano Hernández, Antonio y Martínez Miranda, Rubén (2003). “Reseña de la formación de redes de conocimiento. Una perspectiva regional desde México” de Rosalba Casas (coordinadores), en *Convergencia*, enero-abril, año/volumen 10, número 31, Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca, México. Pp. 321-329.

Báez L., M. (1985). “Soconusco: Región, Plantaciones y Soberanía”, en *La formación histórica de la frontera sur*. Cuadernos de la Casa Chata No. 124. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social. CIESAS Sureste. México D.F. pp. 131-197.

Baumann, Friederike (1983). “Terratenientes, campesinos, y la expansión de la agricultura capitalista en Chiapas, 1896-1916”, en *Revista Mesoamericana*, 1983, volumen 4, número 5.

Barragán J.M. (1997). *Medio ambiente y desarrollo en las áreas litorales: Guía práctica para la planificación y gestión integradas*. Oikos- Tau, S.A Barcelona.

Bassols Batalla, Ángel (1967). *La división económica regional de México*. México, UNAM.
Bassols Batalla, Ángel. 1974. *La Costa de Chiapas*. (Un estudio económico regional). Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas.

Bello M. Álvaro (2011). *Espacio y perspectiva en perspectiva antropológica*. Revista CUHSO, volumen 21, número 1. Universidad Católica de Temuco, Chile.

Benjamin, Thomas Louis (1981). *El Camino al Leviatán*. Consejo Nacional para las Culturas y las Artes. Colección Regiones.

Benjamin, Thomas Louis (1981). “El trabajo en las monterías de Chiapas y Tabasco 1870-1946”, en *Historia Mexicana*. Vol. 30, No. 4 (Apr. - Jun., 1981), pp. 506-529. Publicado por El Colegio de México disponible en <http://www.jstor.org/stable/25135755>

Berruecos Villalobos, Luis Alfonso (2012). “Una aproximación interdisciplinaria a los conceptos de espacio y territorio”, en López Lara, Álvaro F. y Reyes Ramos, María Eugenia (Coordinadores). 2012. *Explorando territorios, una visión desde las Ciencias Sociales*.

Bielza De Ory, V. (1980). "La problemática de las regiones funcionales", en Espejo Marín, Cayetano (2013). *Nimbus*, No. 11-12. Apartado 1.3, La región funcional. Universidad de Almería, consultado en <https://books.google.com.mx/books>.

Bourdieu Pierre (1991). *El sentido práctico*, Madrid, Taurus.

Bourdieu Pierre (2006). La identidad y la representación: elementos para una reflexión crítica sobre la idea de región, en *Revista Ecuador Debate* 65, 165-184.

Braudel, F. (1968). *La historia y las ciencias sociales*. Madrid: Alianza Editorial.

Cambrezy Luc, "Visión del espacio y representación catográfica", en Odile Hoffmann, y Salmero (1997). CIESAS. *Nueve estudios sobre el espacio. Representación y formas de apropiación*.

Capasso Gamboa, Álvaro Gianfranco (2007). Situación actual del ferrocarril en México. Universidad de las Américas Puebla (UDLAP). Tesis de licenciatura en Ingeniería Civil. Escuela de Ingeniería y Ciencias.

Castañón Gamboa, Fernando (1951). "Panorama Histórico de las Comunicaciones en Chiapas". en *El Ateneo*, año 1, volumen I, enero-marzo.

Castillo de la Peña, José Filiberto (2008). *Puerto Madero, Chiapas, ahora Puerto Chiapas: un patrimonio olvidado*. Instituto Politécnico Nacional.

COPLADE (1988). *Programa Regional del COPLADE*. Gobierno del Estado de Chiapas

Cruz Coutiño, Antonio (1999). *La región de Los Cuxtepeques, Chiapas: análisis del proceso histórico de su integración (1800-1970)*. Universidad Autónoma de Chiapas.

Cruz Coutiño, Antonio (2013). *Cacao Soconusco. Apuntes sobre Chiapas, México y Centroamérica*. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas. Colección Selva Negra.

Del Cid, J.R. (1992). "Migración interna e internacional en Centroamérica". En Rodolfo Casillas R. (compilador 1992), *Los procesos migratorios centroamericanos y sus efectos regionales*. México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).

De la Peña, Guillermo (1999). "Las regiones y la globalización: reflexiones desde la antropología mexicana", en *Estudios del Hombre*, número. 10, México. Universidad de Guadalajara, pp. 37-57.

Durkheim, Emile (1947). *The elementary forms of the religions life*.

El Colegio de México (1960). Seminario de Historia de México. *Estadísticas económicas del Porfiriato. Comercio exterior de México 1877-1911*.

Everett, Fremont (1916). *Some of the Everett*. Portland Oregon, Press of Glass & Prudhomme Co.

Fábregas, Andrés (1997). *Ensayos Antropológicos 1990-1997*. Tuxtla Gutiérrez. Gobierno del Estado de Chiapas, Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas

Fábregas Puig, Andrés (2005). “Tierra y Población en el Chiapas decimonónico” (Introducción), en revista electrónica *Pueblos y Fronteras*. Número 3, consultada el 13 de febrero de 2015 y disponible en: http://www.pueblosyfronteras.unam.mx/a07n3/res_01.html

Fletes Ocón, Héctor B. (2004). “Territorio y transformación en la cadena productiva del plátano en el Soconusco, Chiapas”, en *Carta Económica Regional*, año 16. Número 87, enero-marzo 2004. Universidad de Guadalajara.

Fletes Ocón, Héctor B. (2009). “La reinención de una vocación regional agroexportadora: El corredor costero de Chiapas”, en *LiminaR*, 7, 164-183.

Fletes Ocón, Héctor (2013). *Construyendo la globalización. Estado, mercado y actores de las cadenas agroindustriales de mango desde Chiapas*. Universidad de Guadalajara, CONACyT, Universidad Autónoma de Chiapas.

García, Álvarez, J. (2006). Geografía Regional, en Lindon, A. y Hiernaux, D. Coords. Tratado de la Geografía Humana. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa. México.

García de León, Antonio (1997). *Resistencia y utopía*. Editorial Era, México.

García Soto, Juan Mario (1969). *Geografía General de Chiapas*. México D.F., Secretaría de Educación.

Giddens, Anthony (1995). “Tiempo, espacio y regionalización”, capítulo 3, en *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires: Amorrortu editores., cpp.143-175.

Gobierno del Estado de Chiapas (1911). Anuario Estadístico del Estado de Chiapas. Imprenta del Gobierno.

Gobierno del Estado de Chiapas (1930). Anuario Estadístico de 1930. Imprenta del Gobierno.

Gobierno del Estado de Chiapas (1910), *Censo y División Territorial*.

Gobierno del Estado de Chiapas (1933). *Informe rendido por el C. Coronel Victórico Grajales, Gobernador Constitucional del Estado*. Talleres Tipográficos del Estado.

Gobierno del Estado de Chiapas (1972). *Lineamientos Generales de un Programa de Gobierno 1965-1970*.

Gobierno del Estado (1994). *Historia del H. Congreso del Estado de Chiapas*. LVIII Legislatura. H. Congreso del Estado de Chiapas.

H. Congreso del Estado de Chiapas (1994). *Historia del H. Congreso del Estado de Chiapas*. Gobierno del Estado, LVIII Legislatura.

Gobierno del Estado (2009). *Acopio, industrialización y venta de cacao orgánico. Integración de la red de cacaojeros*. Proyecto de Desarrollo Social Integrado y Sostenible. Secretaría de Desarrollo Social.

Haesbaert, Rogério (2012). Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM, (Ponencia) Seminario permanente “Cultura y Representaciones sociales”, septiembre.

Harvey, D. (1983). *Teorías, leyes, y modelos en geografía*, Madrid, Alianza Editorial.

Henderson, V.F Peter (1995). *Modernización y cambio en México: la plantación de hule La Zacualpa 1890-1920*. Anuario. Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

Hernández Chávez, Alicia (1979). *La defensa de los finqueros en Chiapas 1914-1920*. El Colegio de México.

Helbig C. (1964). *Soconusco y su zona cafetalera en Chiapas*. Instituto de Ciencias y Artes de Chiapas. 133. Ils, mps.

Hiernaux, Daniel (2002). “Las regiones en el sistema global: una reinterpretación”, en Capos, Leticia (Coord), *La realidad económica actual y las corrientes teóricas de su interpretación: un debate inicial*.

Instituto Nacional de Geografía e Informática (1921). *Censo General de Habitantes*. INEGI, disponible en: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv1921/default.aspx>

Kuan, Ming Chen (1950). “*Chinos en América*”, Nueva York, p.496, en Chou L., Diego (2002). *Chinos en Latinoamérica*. Cuadernos de Ciencias Sociales 124, primera edición, octubre. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLASCO), sede académica Costa Rica.

Kuntz Ficker, Sandra y Patricia Connolly (coordinadoras) (1999). *Ferrocarriles y Obras Públicas*. Instituto de Investigaciones Dr. José Luis Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM.

Kuntz Ficker, Sandra (1995). “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, en *Historia Mexicana*. Vol. 45, No. 1 (Jul. - Sep.), pp. 39-66. El Colegio de México.

Celis, Callejas Fernando (2013). “*El TLCAN y la cafeticultura mexicana*”, en La Jornada. Noviembre 16, 2013. Disponible en <http://www.jornada.unam.mx/2013/11/16/cam-cafe.html>

Lakatos, Imre (1987). *La historia de la ciencia y sus reconstrucciones racionales*. Editorial Technos. España.

Lamas Gout, Alberto (2005). *Mapastepec. Pueblo en marcha*. Colección Libros del Consejo. Cuadernos de Cultura. Consejo Estatal para las Culturas y las Artes de Chiapas. Impreso en Talleres Gráficos. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Manantial. Buenos Aires, Manantial.

López Arévalo, Jorge; Ixtacuy Octavio (2015). *Guatemala-Chiapas: Economía y Frontera*. Universidad Autónoma de Chiapas.

Malinowski, Bronislaw K. (1944). *Una teoría científica de la cultura*. Barcelona: Edhasa.

Márquez González, Gonzalo (1982). *El impacto económico-social de las vías de comunicación en el proceso de desarrollo de la región del Soconusco*. Universidad Autónoma Metropolitana. México D.F.

Martínez-Pellégrini, S.E. “Convergencia regional e integración: los casos de México y España”, en Fuentes, N., Díaz, A. y Martínez-Pellégrini, S. (2003). *Crecimiento con convergencia o divergencia en las regiones de México. Asimetría Centro- Periferia* (pp 133-149). México: El Colegio de la Frontera Norte/Plaza y Valdés Editores.

Martínez Velasco, Germán (1993). *Migración y poblamiento guatemalteco en Chiapas*. Ponencia del Encuentro de Intelectuales Chiapas-Centroamérica, celebrado en abril de 1991.

Marx, Karl (1976). *El Capital*. Sección 4, capítulo 15, “Maquinaria y gran industria”.

Melucci, Alberto (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. El Colegio de México.

Mendoza, Jorge Eduardo y Díaz Bautista, Alejandro (2006). “Evolución de la teoría y de la práctica del análisis económico regional”, en *economía regional moderna. teoría y práctica México*. El Colegio de la Frontera Norte, Universidad de Guadalajara, Plaza y Valdéz.

Merchand, Marco Antonio (2007). “Metodología para construir una región con carácter paramétrico, regional y territorial con un significado económico” cap.II., en *Teorías y conceptos de economía regional y estudios de caso*, Universidad de Guadalajara, p49-85.

Ministerio de Fomento (1905). *Censo General de la República Mexicana*, verificado el 28 de octubre de 1900, conforme a las instrucciones de la Dirección General de Estadística a cargo del Dr. Antonio Peñafiel. Estado de Chiapas, México: Imprenta y fototipia de la Secretaría de Fomento, 1905. AGN. Biblioteca.

Mireles Gavito, Sofía (2003). *Tonalá: su historia y sus costumbres*. Talleres Gráficos, Cámara de Diputados, Ciudad de México.

Molina Pérez, Valente (2006). *Por los rieles de Chiapas*. Construcción del Ferrocarril Panamericano. Gobierno del Estado de Chiapas. Editorial Edysis.

Moreno-Brid, Juan Carlos y Jaime Ros Bosch (2010). *Desarrollo y crecimiento en la economía mexicana. Una perspectiva histórica*. Fondo de Cultura Económica.

North, Douglas (1993). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. Fondo de Cultura Económica.

North, Douglas (2007). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. Fondo de Cultura Económica.

Ordoñez Morales, César Eduardo (2011). *Modernización y desarrollo regional en Chiapas. Un caso: la zona libre de Tapachula*. Trabajo realizado en colaboración con el Centro de Investigaciones Humanísticas de Mesoamérica y el estado de Chiapas. Universidad Nacional Autónoma de México.

Ortiz, Carlos (1991). *Pérdidas por broca del café en el Soconusco*, Chiapas, Mimeo, CIES, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas.

Ortiz Hernández, María de los Ángeles (1996). “Propietarios y café en el Soconusco: el ferrocarril Panamericano”, en *Siglo XIX, Cuadernos de historia*, Universidad de Nuevo León, México.

Pagola Reyes, Felipe. 1952 *Carretera costera Arriaga-Tapachula*. (Ponencia presentada por el C. Diputado Federal Felipe Pagola Reyes ante el V Congreso General Extraordinario de la Federación de Trabajadores del Estado de Chiapas). México, CTM, 36.p.

Palacios L, Juan José (1983). “El concepto de región: la dimensión espacial de los procesos sociales”, en *Revista Interamericana de Planificación*. Vol. XVII, No. 66, México, junio, pp.56-68.

Pereyra, Carlos; Luis Villoro, Luis González y otros (1980). *Historia, ¿Para qué?* Siglo XXI Editores S.A de C.V.

Pérez Herrero, Pedro (1991). *Región e historia en México (1700-1850)*. Métodos de análisis regional. Instituto de Investigaciones Dr. José Luis Mora / Universidad Autónoma Metropolitana.

Pérez Herrero, Pedro (1991). “Los factores de la conformación regional en México (1700-1850): modelos e hipótesis de investigación”, en Pérez Herrero (comp.) 1991, pp. 207-236.

Peroni, Andre (2012). *Claves del buen desarrollo territorial*. Universidad de Santiago de Chile.

Pimentel, Rafael (1902). *Informe de gobierno que presenta a la XXI Legislatura*. Imprenta de gobierno dirigida por Félix Santaella.

Pomian, Krzystof (1988). *La historia de las estructuras*, en Enciclopedias del Saber Moderno. Diccionario de la Nueva Historia, Bilbao.

Ramírez, Blanca.R. (2007). La geografía regional: tradiciones y perspectivas contemporáneas. Investigaciones Geográficas , Boletín del Instituto de Geografía, UNAM. No. 64, 2007. Pp. 116-133.

Ramírez, Ignacio (1984). “Absalón Castellanos Domínguez, la causa del separatismo”, en *Proceso*, 15 de septiembre de 1984. Disponible en:
<http://www.proceso.com.mx/139463/absalon-castellanos-dominguez-la-causa-del-separatismo>

Reyes Ramos, María Eugenia (2002). *Conflicto agrario en Chiapas 1934-1964*. Serie: Pensamiento Contemporáneo. Biblioteca Popular de Chiapas. Gobierno del Estado de Chiapas.

Reyes Ramos, María Eugenia (1992). *El reparto de tierras y la política agraria en Chiapas. 1914-1988*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Riguzzi, Paolo (1995). “Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos, 1880-1914”, en Carlos Marichal, *Las inversiones extranjeras en América Latina, 1850-1930*. Fondo de Cultura Económica. El Colegio de México. México.

Robinson, William (2007). *Una teoría sobre el capitalismo global. Producción, clases y Estado en un mundo transnacional*. Bogotá, Colombia: Ediciones desde abajo, pp. 13-101.

Roffman, Alejandro B. (1993). “Redefinición del elemento clave del análisis espacial: 1 región”, en Héctor Ávila Sánchez (compilador), *Lecturas de análisis regional en México y América Latina*. Universidad Autónoma de Chapingo, México. pp. 239-270.

Rosenzweig, Fernando (1965). "El desarrollo Económico de México de 1877 a 1911", *El Trimestre Económico*, p. 406.

Spencer, Daniela (2002). “La economía cafetalera en Chiapas y los finqueros alemanes” en Diccionario Temático CIESAS, consultado en:
<http://www.ciesas.edu.mx/Publicaciones/diccionario/Diccionario%20CIESAS/TEMAS%20PDF/Spenser%2056a.pdf>

T. de la Peña, Moisés (1951). *Chiapas Económico*. Secretaría de Prensa y Turismo, Gobierno del Estado de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México.

Tovar González, María Elena (2006). *Los finqueros extranjeros en el Soconusco durante el Porfiriato*. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas-Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Chiapas. Tuxtla Gutiérrez, México.

Traven, Bruno (1950). *La Rebelión de los colgados*. México, Compañía General de Ediciones.

UNAM (2005). “Tierra y Población en el Chiapas decimonónico” (Introducción), en revista electrónica *Pueblos y Fronteras*. Número 3, consultada en:
http://www.pueblosyfronteras.unam.mx/a07n3/res_01.html

Urbina Judith (1988). *Caminos del viento*. (Historia del municipio de Arriaga). Instituto Chiapaneco de Cultura.

Van Young (1985). “Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas”, en Pérez Herrero, Pedro. 1991. *Región e historia en México (1700-1850)*. Métodos de análisis regional. Instituto Mora/UAM.

Verastegui Corletts, Brenda Viridiana (2013). *Estructura socioeconómica de México*, disponible en:
http://estructurasocioeconomicademexicosaei.blogspot.mx/2012/06/1940-1946-manuel-avila-camacho_28.html

Villafuerte Solís, Daniel y Guillermo Montoya Gómez (1990). “Chiapas en el contexto de la crisis agroalimentaria”, en *Economía: teoría y práctica*. Número 14. Invierno-Primavera. Universidad Autónoma Metropolitana.

Villafuerte Solís, Daniel (2001). *Integraciones comerciales en la frontera Sur: Chiapas frente al Tratado de Libre Comercio México-Centroamérica*. Universidad Nacional Autónoma de México, Programa de Investigaciones Multidisciplinarias sobre Mesoamérica y el Sureste, San Cristóbal de Las Casas, Chiapas, México.

Villafuerte Solís, Daniel; María del Carmen García; Salvador Meza (1997). *La cuestión ganadera y la deforestación*. Viejos y nuevos problemas en el trópico y Chiapas. Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica. Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas.

Viqueira, Juan Pedro (2012). “Construir los cimientos de la historiografía en Chiapas”, en *Permanencias y huellas: comprender un mundo global en la identificación del patrimonio novohispano* / coord. por Oscar Mazín Gómez, Ana Díaz Serrano, José Javier Ruiz Ibáñez, 2012, ISBN 978-84-15463-16-0, págs. 21-53.

Wolfgang, Schivelbusch (2005). *El tiempo del Ferrocarril, el espacio del Ferrocarril*, en revista electrónica Historia Cultural, http://www.historiacultural.net/hist_rev_silver.htm

Zelaia Garagarza, Maite. (s/f). *El concepto de región*. Julio 2016. Disponible en <http://www.euskonews.com/0021zbk/gaia2104es.html>

FONDOS DOCUMENTALES

Archivo Histórico de Chiapas. Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa.

- Chiapas*, enero 19, 1930, “Es urgente la apertura del Puerto de San Benito”, p.5, n-27, época 1.
- *Periódico Oficial del Estado*, “Ley de Municipio Libre”, junio 30, 1915.
- *Chiapas Nuevo*, “Información del corresponsal de Tapachula”, mayo 6, 1917, página 1.
- *Periódico Oficial del Estado*, “Ley de Obreros”, octubre 31 de 1914, t-XXI, número 104, páginas 649, 650.
- *Periódico Oficial del Estado*, “Ley Agraria del Estado de Chiapas”, noviembre 2, 1921, páginas 23-24, tomo XXXVIII, número 44.
- *Periódico Oficial del Estado*, “Ley que fija la extensión máxima de la propiedad rural en el estado y establece el fraccionamiento de las tierras excedentes” enero 30, 1935, páginas 3-6, libro 97, tomo LII, número 5.
- Periódico Oficial del Estado*, “Despachos telegráficos”, enero 3, 1890, p.1.
- Periódico Oficial del Estado*, “Ferrocarril del Pacífico”, marzo 14, 1890.
- Periódico Oficial del Estado*, “Del ferrocarril”, mayo 9, 1890.
- Periódico Oficial del Estado*, “Proyecto de Acuerdo”, mayo 27, 1910, pp.283, 284.
- *El Sol de Soconusco*, “Los algodonereros van a buscar mercados en Guatemala”, año 4, enero 27-1956, número 990, páginas 1-4.
- *El Sur de México*, “Crece la exportación de banano en el Soconusco”, diciembre 15, 1938, página 1, segunda época, año XIV, número 750.
- El Heraldo*, “Es ya un hecho la rehabilitación del Ferrocarril Panamericano”, abril 15, 1952 p.1, número 1403, año V, página 1.
- El Heraldo*, “El Ferrocarril Panamericano totalmente en ruinas”, agosto 25, 1956, número 2632. Año- 10, páginas 1,4.
- El Heraldo*, “Muy difícil la situación de los ferrocarriles”, mayo 7, 1950 número 834, año 3, pp. 1-4.
- El Heraldo*, “Aumento en las tarifas de los FF.CC.”, abril 4, 1950, p.1, número 810, año III.
- Excelsior*, *La situación del café en Chiapas*”, 5 de junio 1986.
- La vanguardia*, “Reducción de cuotas en los ferrocarriles para nuestros productos”, agosto 10, 1930, p.1, año 11, s/n.
- Diario Popular*, Es, “Despiadada explotación sufren varios campesinos de la costa”, marzo 8, 1956, p.1
- El Fronterizo*, “3 000 chamulas a las fincas”, septiembre 22, 1937, p.1, época 1.

Archivo Histórico de Chiapas. Mapoteca.

Carta geográfica de 1856.

Carta geográfica de 1871.

Archivo General de la Nación.

Fondo de la Secretaría de Obras Públicas. 1901 (agosto 28). *Contrato para la construcción de un ferrocarril que ligue al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec con la frontera a Guatemala* (artículo 9, tarifa C), vol. 116/4-1, fs. 1-4.

Fondo Obregón-Calles. *Carta de Fernández Ruiz a Obregón*, 12 de mayo de 1921, 816-c-14. *Solicitudes y gestiones para la construcción de vías en el patio de Tonalá*. Julio, agosto 1922, vol. 237/26-1, fs.1-17, Archivo General de la Nación. Fondo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Archivo Personal Mario Aguilar Nandayapa.

Escritura pública de venta de terrenos entre John Bedwell y Geo Hurch. Arriaga Chiapas. noviembre 20, 1905.

Biblioteca Central Universitaria. Universidad Autónoma de Chiapas. Hemeroteca.

El Heraldo de Chiapas, agosto 13, 2010, “Arriaga: ciudad centenaria”.

Hemeroteca Nacional de México.

-*The Mexican Herald*, marzo 13, 1904, “The Pan-American Railroad”.

-*El Universal*, mayo 30 1890, “El estado de Chiapas”, p.1.

Entrevistas

Personaje	Fecha	Lugar
José Ricardo Ramos Cruz	12 d enero 2016	Villacomaltitlán.
Carlos Aceituno	11 de marzo de 2016	Tonalá, Chiapas.
Alfredo d'Argence Morell	15 de enero de 2016	Tuxtla Gutiérrez.
Néstor Verdugo Pérez	12 de marzo 2016	Teziutlán, Villacomaltitlán.
Refugio Martínez Peña	12 de marzo 2016	Huixtla, Chiapas.
Juan Esteban Gutiérrez	16 de marzo 2016	Arriaga, Chiapas.
Guadalupe Pérez Gómez	10 de febrero de 2016	Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.
Dina Camacho Betanzos	11 de marzo de 2016	Arriaga, Chiapas.
Romeo Escobar Ruíz	15 de noviembre 2016	Tonalá, Chiapas.

INDICE DE CUADROS E IMÁGENES

Cuadros		
Cuadro 1	Ríos por municipio	40
Cuadro 2	Extensión territorial por municipio	46
Cuadro 3	Inversión gubernamental en construcción y reparación de caminos 1904-1909	54
Cuadro 4	Ingresos de la aduana marítima de Tonalá de 1900-1909	55
Cuadro 5	Recepción de buques en San Benito 1992-1994	56
Cuadro 6	Capital extranjero invertido en Chiapas, 1908	74
Cuadro 7	Distribución de la tierra en Chiapas (1960-1991)	79
Cuadro 8	Características de las propiedades en el Corredor Costero a inicios del siglo XX	80
Cuadro 9	Producción de café en Soconusco 1900-1930	82
Cuadro 10	Producción de hule crudo para exportación en la empresa Zacualpa 1915-1919	86
Cuadro 11	Exportación de plátano en Soconusco 1935-1946	89
Cuadro 12	Producción por etapas 1953-1958	91
Cuadro 13	Soconusco. Superficie de cultivo de algodón, años 1980	92
Cuadro 14	Salidas de ganado por tren para venta nacional 1908-1913	93
Cuadro 15	Producción de ganado bovino de la región de Tonalá por municipio en 1908	94
Cuadro 16	Tarifas de carga por tonelada/ kilómetro 1901	98
Cuadro 17	Incremento del tonelaje (café, ganado, cacao, carbón y madera)	99
Cuadro 18	Salida de café y ganado en el periodo 1908-1913 (toneladas)	99
Cuadro 19	Salida de productos varios en 1916	100
Cuadro 20	Comparativo de tarifas de carga por tipo de transporte 1930	102
Cuadro 21	Comparativo en un lapso de cinco años del volumen de recepción de mercancías en la década de los cuarenta (toneladas)	104
Cuadro 22	Mercancías agrícolas de exportación en 1984	114

Imágenes

Imagen 1	Mapa de México, Chiapas, y el Corredor Costero	39
Imagen 2	Mapa de la red hidrológica del Corredor Costero	41
Imagen 3	Mapa de la adscripción departamental del Corredor Costero, 1856.	43
Imagen 4	Mapa de la regionalización departamental de Chiapas, 1871.	44
Imagen 5	Mapa de Chiapas y el Corredor Costero	45
Imagen 6	Mapa de los caminos hacia el Corredor Costero antes del tren (1900)	52
Imagen 7	Mapa de los caminos hacia el Corredor Costero después del tren (1909)	53
Imagen 8	Mapa del primer tramo del Ferrocarril Panamericano entre Puerto Arista y estación Aurora, inaugurado en septiembre de 1902	62
Imagen 9	Ruta del Ferrocarril Panamericano. Estaciones y paradas.	63
Imagen 10	Comparativo de crecimiento de la población del Corredor Costero en las dos primeras décadas versus tasa crecimiento promedio anual (1900-1920)	66