

NEGOCIANDO EL DERRUMBE DE LA MURALLA: EL FERROCARRIL MEXICANO EN LA POLÍTICA URBANÍSTICA DEL PUERTO DE VERACRUZ, 1863-1885

Negotiating the demolition of the wall: The Mexican Railway in the Urban Policy of the Port of Veracruz, 1863-1885

Dora Cecilia Sánchez-Hidalgo

ORCID: 0000-0001-9933-6089

Instituto de Investigaciones Histórico-Sociales, Universidad Veracruzana

RESUMEN: EN 1885 Veracruz era una de las ciudades mejor comunicadas del país; ahí llegaban tres líneas troncales de los ferrocarriles más importantes y contaba con un complejo sistema de tranvías urbanos. La historiografía sobre los ferrocarriles ha reducido a las ciudades a centros articuladores. La propuesta para este artículo es que la transformación urbana y la construcción de los ferrocarriles deben estudiarse como parte del mismo proceso a dos escalas: la competencia por las concesiones de ramales férreos a nivel regional y a nivel del espacio urbano, desde las calles y terrenos donde se construyó la infraestructura. En Veracruz la participación del gobierno local en las negociaciones con el Ferrocarril Mexicano fue crucial para la integración del comercio local a la economía portuaria.

PALABRAS CLAVE: Ciudad, ferrocarril, concesiones, ayuntamiento, tranvías.

ABSTRACT: In 1885 the city of Veracruz had one of the most integrated transportation infrastructures in the country. Three of the major trunk railroads lines arrived there, and it also had a complex urban trolley system. In historical work on railroads, the significance of cities has typically been downplayed as network centers within the national economic domain. Meanwhile, at the regional level, economic history has shown that the building of railroads' infrastructure not only created enclave economies, but also boosted local markets' growth and development. In the article I argue that both the urban transformation of a city and the construction of national railroads should be studied as two critical elements of the same process: the economic impact of competition between branch line building and operational license at the regional level, as well as the impact at the local level, on street layout and pieces of land where transportation infrastructure was built. I show that through this dual process, the city of Veracruz's negotiation with the Mexican Railroad Company was crucial to the integration of local trade into the port's national and export economy.

KEYWORDS: City, railway, concessions, city council, tramways.

Fecha de recepción:
23 de octubre de 2019

Fecha de aceptación:
22 de enero de 2020

Maestra y doctora en Historia de América Latina en la Universidad de Chicago. Entre sus publicaciones recientes están, el capítulo "De pequeños comerciantes establecidos a contribuyentes en el puerto de Veracruz de 1872-1886" (El Colegio de México, 2018) y el artículo "La legitimidad de la reforma fiscal: autoridades tributarias y contribuyentes en el mercado de la ciudad de Veracruz, 1875-1889" (*Secuencia*, 2016). Es docente a nivel licenciatura, maestría y doctorado en cursos sobre historia de América Latina, historiografía, modernidad y revoluciones trasatlánticas. Sus líneas de investigación son: la participación de los gobiernos locales en la construcción del estado moderno (siglos XIX y XX); transformaciones socio-espaciales y la reconfiguración de la población urbana; el papel de las ciudades durante la revolución mexicana.

Contacto: dorashceceilia@gmail.com

INTRODUCCIÓN

En el siglo XIX las élites veracruzanas fomentaron la reconstrucción de sus conexiones con nuevos y viejos mercados, impulsando el ferrocarril y la ampliación del puerto. Los políticos locales estaban de acuerdo en que la máquina de vapor complementaría la modernización administrativa del puerto, para dejar atrás el pasado y liberar a su ciudad de las murallas que por años habían evitado la expansión de las calles y fincas urbanas. Estos planes eran parte de una política de concesiones de obras de infraestructura a inversionistas privados, con los que se buscaba paliar la falta de recursos estatales. Como en otras ciudades, esta visión, impregnada por la ideología del progreso liberal, proyectaba la modernización urbana como el principio del crecimiento económico generador de oportunidades empresariales sin intervención del estado.

Sin embargo, una diferencia entre Veracruz y otras ciudades mexicanas del período era su estructura militar portuaria con una historia reciente de guerra. Las características simbólicas y físicas de ese lugar la convertían, de hecho, en una ciudad contenida por un espacio urbano con las peores características para realizar los sueños de la modernidad. Una sociedad diezmada, concentrada en el interior de la muralla, con asentamientos temporales en el área “extramuros” y dependiente de una economía comercial cíclica, no se mostraba muy prometedora en los horizontes del futuro cercano. Aún ante este panorama tan poco alentador, el silbido del ferrocarril convenció a muchos de que todo era posible.

En este artículo propongo estudiar cómo convergieron los intereses y objetivos del ayuntamiento, los concesionarios y la compañía del Ferrocarril Mexicano, hasta lograr derribar la muralla, y qué significó la caída de esta para la ciudad. A partir de un análisis espacial, el argumento aquí es que el gobierno local aprovechó su posición para construir un complejo sistema de movilidad urbana estructurado con tranvías. Este sistema abrió otras posibilidades de conectar el comercio local con la economía portuaria más allá de la muralla. Con este acercamiento sostengo que explicar la transformación de los puertos durante períodos de apertura comercial implica pensarlos como ciudades, que son mucho más que nodos, donde se articulan distintas vías de comunicación en la conformación de un espacio económico nacional o regional.

Desde la historia urbana se abren posibilidades para entender a las ciudades como procesos de transformación espacial con sus propios ritmos; en el caso de Veracruz, dichos ritmos estuvieron marcados por la actividad portuaria y la armonía o disonancia alcanzada en la correlación con los puntos de embarque y las puertas de la ciudad. En el siglo XIX el factor que perturbó este orden, ligado al comercio colonial trasatlántico, fue el ferrocarril. Para estudiar las transformaciones en este proceso de cambio, la historiografía se ha especializado en el ferrocarril o en la consolidación de las élites regionales que llegaron a acuerdos federales que permitirían el flujo libre de mercancías. Estas dos perspectivas historiográficas nublan la historia de la

ciudad. Cuando se enfocan en el ferrocarril se centran en las estaciones y en los barrios colindantes y, cuando el interés está en las élites, la ciudad se convierte en un espacio abstracto donde estas negocian sus intereses comerciales en el contexto de la federalización. Retomando el conocimiento que se tiene a partir de estos estudios, mi intención es explicar a la ciudad desde las tensiones y soluciones en torno a los problemas urbanísticos.

En uno de los primeros estudios sobre la construcción del Ferrocarril Mexicano, Chapman señala que, desde 1845 hasta 1881, el desacuerdo más difícil de conciliar con el Ayuntamiento de Veracruz fue la construcción de las vías urbanas:

Cada una de estas posiciones (la construcción de la estación, la extensión de las vías hasta el puerto, y la construcción de un muelle) fue obstaculizada por el municipio, a pesar de que representaban una innovación que mejoraría los servicios; parece que dicho municipio deseaba que se estableciera el servicio ferroviario entre el puerto y la capital, pero prefería que todas las instalaciones se construyeran fuera de los muros de la ciudad.¹

En su texto, el autor no vuelve a mirar hacia adentro de la ciudad, pues su estudio es sobre la construcción de la línea del Ferrocarril Mexicano que terminaría por unir la Ciudad de México y Veracruz. Esta historia del camino ha sido una constante en la aproximación historiográfica de los ferrocarriles.² Se ha buscado explicar si la construcción de un sistema ferroviario impulsó el crecimiento económico y la unificación de un mercado interno o si, más bien, benefició una economía neocolonial extractiva generando polos o enclaves vinculados a la demanda externa.³

¹ Chapman, *Construcción*, 1975, p. 21.

² Esto no significa que no se analice el contexto donde se construyeron los ferrocarriles. Para Sandra Kuntz el contexto debe ser: “pensado como la manera en que logra establecer relaciones amplias y variadas con la actividad económica, [lo que] involucra un proceso complejo de absorción y adaptación”, que reconfigura el espacio económico. Kuntz y Connolly, *Ferrocarriles*, 1999, p. 21.

³ En 1981 John Coatsworth publicó *Growth against development: the economic impact of Railroads in Mexico*. Este autor planteó una metodología para medir el impacto del ferrocarril en el cre-

cimiento económico y, con ello, calcular el ahorro en costo social; es decir, los ahorros que significó el transporte de bienes y personas con relación al producto interno nacional. Coatsworth concluye que los ferrocarriles fueron cruciales, con lo que se cuestionó que el desarrollo ferroviario respondió nada más a una economía de enclave. Sin embargo, la segunda tesis de Coatsworth explica que el ferrocarril no generó un crecimiento sostenido porque los beneficios se absorbieron por un sector primario-exportador que estrechaba los vínculos de dependencia, y que las empresas extranjeras que los construyeron generaron la fuga de los beneficios hacia sus países de origen. Las tesis de Coatsworth abrieron varias líneas de investigación desde la historia económica. Por ejemplo, en cuanto a la fuga de capitales, Paolo Riguzzi sostiene que esta fue menor y que, en todo caso, representaba solo el 20% del ahorro social calculado por Coatsworth. Riguzzi, “Inversión”, 1995, p. 168.

cimiento económico y, con ello, calcular el ahorro en costo social; es decir, los ahorros que significó el transporte de bienes y personas con relación al producto interno nacional. Coatsworth concluye que los ferrocarriles fueron cruciales, con lo que se cuestionó que el desarrollo ferroviario respondió nada más a una economía de enclave. Sin embargo, la segunda tesis de Coatsworth explica que el ferrocarril no generó un crecimiento sostenido porque los beneficios se absorbieron por un sector primario-exportador que estrechaba los vínculos de dependencia, y que las empresas extranjeras que los construyeron generaron la fuga de los beneficios hacia sus países de origen. Las tesis de Coatsworth abrieron varias líneas de investigación desde la historia económica. Por ejemplo, en cuanto a la fuga de capitales, Paolo Riguzzi sostiene que esta fue menor y que, en todo caso, representaba solo el 20% del ahorro social calculado por Coatsworth. Riguzzi, “Inversión”, 1995, p. 168.

⁴ El tráfico ferroviario se concentró más en el mercado interno en ciertas estaciones y en algunas ciudades. Esto conllevó una concentración oligopólica que transformó el espacio económico. Kuntz y Connolly, *Ferrocarriles*, 1999, p. 22. Padilla argumenta que antes de 1876 la mayor parte de las concesiones otorgadas acabaron siendo negocios para los inversionistas, más que las bases para construir una red férrea a nivel nacional. Ver: Padilla, *Sueño*, 2016.

⁵ Para Kuntz, los proyectos serían entonces impulsados desde arriba (altas esferas de gobierno), desde el centro (como competencia del gobierno federal) y desde fuera (capitales y empresas extranjeras). A pesar de la dinámica ligada al exterior, y aunque no hubiera una organización y administración empresarial de los negocios en México, la autora argumenta que los ferrocarriles no formaron un sistema colonial, porque impulsaron el tráfico interno y la consolidación de un mercado más diversificado. Kuntz, *Expansión*, 2016, p. 68.

⁶ Kuntz, *Empresa*, 1994; Riguzzi, “Inversión”, 1997; Kuntz y Connolly, *Ferrocarriles*, 1999; Kuntz, “Fuentes”, 2005. El libro más reciente está coordinado también por Kuntz, *La expansión ferroviaria en América Latina*, 2016. Padilla, *Sueño*, 2016. En historia regional también se han publicado algunos estudios: Avitia, *Llanos*, 2002; Tirado, *Efectos*, 2007; Medina, *Cambios*, 2014.

cómo la llegada del ferrocarril transformó el espacio urbano, pues se limita a tomar a las ciudades como puntos de paso y distribución. Para ir más allá en la comprensión de este fenómeno es necesario bajar la escala y explicar desde las ciudades las posibilidades para construir los ramales.

EL TENDIDO DE TRANVÍAS DE MULITAS: LA CONSTRUCCIÓN DE UN SISTEMA DE MOVILIDAD URBANO

Como en otras plazas a donde llegó el ferrocarril, la tensión entre las élites mercantiles y el Ferrocarril Mexicano fue en torno a la delimitación de terrenos por donde pasarían las vías, y el lugar donde se construirían las terminales y los almacenes. En el caso de Veracruz, cuando el Ferrocarril Mexicano se inauguró, en 1873, faltaron varios metros para unir estos sitios con los muelles, y la compañía no contaba con una terminal adecuada, ni con bodegas del tamaño necesario para el aumento del tránsito comercial contemplado.⁷

El punto de desacuerdo era si la compañía aprovechaba la terminal de San Juan, al sur de la ciudad, o se construía una nueva terminal al norte, en la Plazuela de la Caleta.

Desde finales de 1860, los intereses mercantiles presionaron por construir la nueva terminal en el norte, mientras el Ferrocarril Mexicano planteó derribar la muralla por el sur y aprovechar la terminal de San Juan. El desacuerdo se debía a cuestio-

⁷ Uno de los proyectos de ampliación del puerto de Veracruz más interesantes fue el realizado por el ingeniero Carlos Ramírez por encargo del presidente Sebastián Lerdo de Tejada, en agosto de 1872. A diferencia de algunos previos, este tenía como objeto principal facilitar el embarque al ferrocarril directo del mar. Para hacerlo, proponía construir un malecón como extensión del muelle fiscal, para que el ferrocarril entrara directo al puerto. Una ventaja sería separar la mercancía de importación, la de exportación y la del comercio regional de la que se embarcaba para el mercado interno. Del lado del mar las lanchas descargarían directamente a los vagones del ferrocarril y, cuando fuera para el comercio de largo aliento, se internaría por unos almacenes alineados al malecón. Después vino el proyecto del ingeniero Pedro Sentiés que se concentró en la proyección de los diques para construir una bahía. Este proyecto lo concretó el ingeniero Agustín Cerdán antes de la llegada de la compañía Pearson & Son en 1895. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), f. Puerto y Faros, s. SCOP, c. 10, exp. 520, f. 1.

nes pragmáticas, como los costos de construcción, el aprovechamiento de las instalaciones existentes, la practicidad para la conexión con el muelle fiscal. Otro asunto fue el impacto que una nueva terminal tendría en la organización del sistema de descarga y comercialización en los mercados urbanos y en las redes de recuas hacia los mercados regionales. El tercer aspecto fue el efecto que la competencia entre el Mexicano y los intereses mercantiles tendría en los equilibrios internos del ayuntamiento donde se negociaban los intereses de la ciudad.

La convergencia de estos factores muestra las posibilidades y capacidades del ayuntamiento para negociar sus proyectos urbanísticos. El punto de partida para comprender la distribución del espacio es, precisamente, la terminal de San Juan, al suroeste de la ciudad, fuera de la muralla. Desde este punto salían dos vías que rodeaban la muralla: una pequeña que la recorría por el sur entraba por el Baluarte de Santiago y, paralela a la calle de la Playa, llegaba hasta la Plaza de la Carnicería cerca de la aduana marítima⁸ (véase plano 1). La segunda corría paralela a la muralla hacia el norte y entraba a la Plazuela de la Caleta.

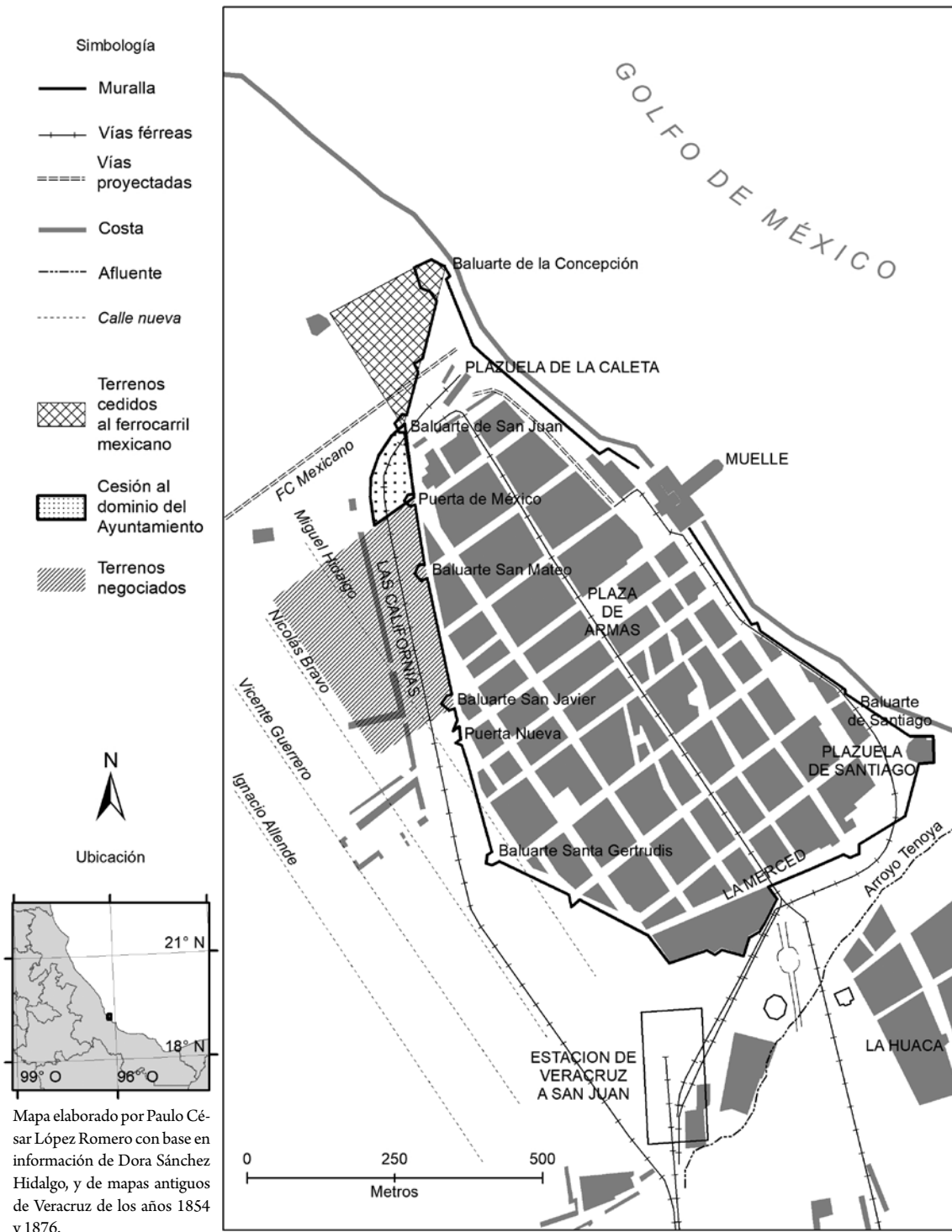
En 1842 se otorgó una concesión para iniciar el primer tramo del camino a la Ciudad de México (Veracruz-San Juan) de 25 km de largo; para 1850 se habían construido 11 km. En 1857 los hermanos Antonio y Manuel Escandón, empresarios veracruzanos y miembros de las familias más ricas del país, obtuvieron la concesión del ferrocarril México-Veracruz. Cuando Maximiliano de Habsburgo fue derrotado en 1867, esta empresa había llegado a Apizaco, Puebla, y entró en negociaciones con el gobierno Republicano del presidente Benito Juárez para mantener la concesión. Varios empresarios veracruzanos encabezados por Francisco Tejada, José F. Pasquel y Guillermo Ritter Cía., hicieron una propuesta alternativa y formaron la “Compañía Mexicana del Ferrocarril entre México y Veracruz.”⁹

Aunque los hermanos Escandón mantuvieron la concesión con capital británico, la propuesta de los porteños era prueba de que, si bien sus intereses no eran homogéneos, sí buscaron ser un contrapeso al Mexicano de los Escandón. Estas tensiones fueron

⁸ García, *Terminal*, 1996, pp. 17-34.

⁹ Cruz, *Administración*, 2015, p. 412.

PLANO 1. Configuración del sistema de vías de la ciudad de Veracruz



En este mapa se representa el espacio urbano construido y las vías férreas que conectaban el sistema interno con la estación de San Juan antes del derrumbe de la muralla. Las vías proyectadas (del muelle a la Plazuela de la Caleta y de la Plazuela de la Caleta al Ferrocarril Mexicano), la vía que atravesaba la ciudad de norte a sur (1863), el trazo de las calles nuevas y la señalización de los terrenos incluidos en las negociaciones entre el Ayuntamiento de Veracruz y Ferrocarril Mexicano muestran las tendencias de expansión de la ciudad. La reconfiguración del sistema de vías cambió los flujos de la actividad comercial en diferentes puntos de la ciudad y separó la distribución del comercio interior por el norte de la ciudad y el regional y local hacia el sur.

más evidentes en la disputa por el ordenamiento del espacio urbano del puerto que se definiría, en gran medida, a partir de donde se construyera la terminal del Ferrocarril Mexicano y las vías urbanas para transportar las mercancías del puerto a la estación.

Las primeras dos concesiones para el sistema de tranvías urbanos las otorgó el ayuntamiento en 1863. La primera fue para Ramón Zangroniz, quien participaba de la compañía mexicana del ferrocarril, de Veracruz a Puebla, por Jalapa y Perote S. A.¹⁰ y, la segunda, para el señor Juan de Igeda. Esta última conectaría la Casa del Rastro (en extramuros) con el edificio de la carnicería, pasando por el hospital de San Sebastián y el Baluarte de Santiago (plano 2). Si bien no es claro cuánto avanzó la construcción, de acuerdo con García de Benaglio, esta se interrumpió porque interfería con un ramal concesionado al Ferrocarril Mexicano.¹¹ Volveré a esta vía más adelante por su importancia en las negociaciones con el Mexicano en cuanto a la posición de su estación y el derrumbe de la muralla.

En las negociaciones con Zangroniz no había un proyecto general de todas las vías que abarcarían la ciudad; más bien las negociaciones se fueron haciendo sobre la marcha. La primera que conectaría el muelle portuario con la estación de San Juan bordeaba la ciudad por el norte, cruzando los terrenos de la Caleta; en ese trayecto se detendría primero en el Baluarte de San Juan (al norte de Puerta México), donde se tenía contemplada una estación con destino a México y Puebla. Ahí entraría un tranvía urbano

¹⁰ En esta compañía participaron José María Pasquel y Balboa, Pedro de Landero y Cos, Juan de Tres Palacios y León, Carlos Maraña y Mazarriegos, Francisco Goyri, Bartolomé Molina y Zangroniz a la cabeza. Creada en 1865, la compañía no tuvo el respaldo del gobierno federal, pues el ministerio de colonización, industria y comercio, Blas Barcárcel, no apoyó a Zangroniz en el plan de unir el puerto de Veracruz con Puebla. La línea se trazaría poco a poco y partiría más bien de Puebla a Xalapa pasando por Perote usando locomotora de vapor; después se empezó la construcción del tramo de Veracruz a Xalapa por tracción animal pasando por Paso de Ovejas. Para 1874, antes de que la concesión pasara al Mexicano se concretó el trayecto completo de Veracruz a Xalapa de 114.5 km, de los cuales, solo 25.5 km eran con locomotora de vapor. Sesma, *Herraduras*, 2009, pp. 114, 118 y 126.

¹¹ Existe un contrato de 1857 para una línea que entraría de extramuros por la Escuela Práctica de Artillería, rodearía el Baluarte de Santiago hasta entrar a la Plazuela del Muelle. García de Benaglio, *Historia*, 2019, p. 27.

por la calle Principal pasando enfrente de la Casa diligencias, para bajar hasta la Merced. Para el tendido de esta línea se otorgó la concesión y la exclusividad del derecho de tránsito por los terrenos de la Caleta a Zangroniz el 27 de agosto de 1863 (véase plano 1).

Aunque los miembros del ayuntamiento aceptaron la concesión, algunos hicieron constar que Veracruz, al ser una ciudad pequeña, realmente no la necesitaba y que, más bien, podía perjudicar a los cargadores y carreteros. Después del informe de una comisión evaluadora se decidió que a largo plazo todos se beneficiarían con esta vía.¹² El siguiente año Zangroniz negoció otras dos vías internas: la primera al norte, de la Avenida Principal hasta la Plaza del mercado, sobre la calle de Vicario. La segunda saldría de la Plaza de Armas, siguiendo la calle de San Juan de Dios hasta la esquina de Damas.

En 1865 el empresario empezó a extender la vía desde la Plazuela del muelle al muelle fiscal con la intención de subir a los almacenes y pasar enfrente de las principales casas comerciales, por la calle de San Francisco (plano 3). En principio, algunos miembros del ayuntamiento se negaron porque afectaría a las cuadrillas de cargadores y a los dueños de los carruajes. La reacción de los trabajadores fue destruir el ramal de la Plazuela del muelle. Zangroniz no recibió ninguna indemnización, por lo que decidió crear la compañía Anónima del Ferrocarril Urbano de Veracruz, para reconstruir este ramal.¹³

La situación de esta empresa se tambaleó con la expulsión definitiva de Maximiliano de Habsburgo, pero el Congreso de la Unión y el gobernador de Veracruz revalidaron el contrato de las vías urbanas. Sin embargo, las quejas contra Zangroniz comenzaron muy pronto, no solo porque el tendido de las vías fue lento e implicó levantar empedrados y abrir algunas calles, sino porque de acuerdo con una comisión formada por los regidores Luis Márquez y Víctor Rivera, el uso de los tranvías de mulitas no generaba las ganancias esperadas debido a que las casas comerciales tenían sus propias carretas y, que además, el tráfico mercantil entraba por el norte por la vía que cruzaba la Caleta bordeando la ciudad hacia San Juan.

¹² García de Benaglio, *Historia*, 2019, p. 30.

¹³ García de Benaglio, *Historia*, 2019, p. 31.

PLANO 2. Distribución de la actividad comercial en el sur de la ciudad



La Puerta de la Merced era la conexión de la ciudad con el área más poblada de extramuros (el barrio de La Huaca), con el camino a Medellín y la estación de Ferrocarril de San José. En el mapa se muestran los circuitos de callejones por donde circulaban los carreteros y vendedores, y que conectaban estos puntos con el Mercado San Antonio, la Alhóndiga y la plaza de San Agustín. Por el Baluarte de Santiago cruzaba la vía férrea que conectaba la Plazuela del muelle, por el lado sur, con la estación de San José. Esta vía se concesionó en 1863, el mismo año que la vía que cruzaba la ciudad de norte a sur, para conectar también la Casa del Rastro. Esta fue la vía que entró en conflicto en 1881 cuando se decidió levantarla, al mismo tiempo que se decidió conectar la Plazuela del muelle y la de la Caleta con una vía férrea. Una solución a las demandas del comercio local que se movilizaba en esa área de la ciudad fue la concesión (1885) de una línea de tranvía de mulitas que uniría la Huaca, la Casa del Rastro (hacia el Baluarte de Santiago), el camino a Medellín con la calle Principal (de norte a sur).

No habían terminado de poner las vías cuando el ayuntamiento le demandó a Zangroniz empezar a quitarlas; además, lo acusó de incumplimiento de contrato, por lo que no se le renovó la concesión. El otro frente de ataque a Zangroniz vino del Ferrocarril Mexicano que construyó un ramal que entraba por el Baluarte de Santiago hasta la Plazuela del muelle para recoger pasajeros y equipaje. Esta era precisamente la concesión que años antes el ayuntamiento le había dado al señor Igadera, pero que no pudo construir porque había un contrato previo con el Ferrocarril Imperial Mexicano (1857).

Mientras este alegato con Zangroniz continuó en las actas de Cabildo, el superintendente del Ferrocarril Mexicano, Thomas Braniff, solicitó reactivar una petición (que su compañía había hecho al ayuntamiento en 1867) para tener el derecho de tránsito por los terrenos de la Caleta. En ese momento las autoridades municipales cambiaron su posición frente a Zangroniz para rechazar la petición de Braniff, argumentando que no podían otorgarle el derecho de tránsito al Mexicano porque el permiso lo tenía el empresario poblano.

Esta decisión no solo era un contrapeso al apoyo del gobierno central al capital extranjero del Ferrocarril Mexicano, sino que, ante la amenaza de esa compañía por monopolizar el comercio mercantil de largo alcance, los intereses locales se mantuvieron unidos. Por su parte, el Mexicano no cejó en sus intentos por redefinir la vialidad urbana y sus conexiones con el exterior de la muralla por el sur. Para lograr sus objetivos la Junta local de esa compañía reclamó que Zangroniz no explotaba la vía urbana más larga de la ciudad que bajaba por la calle Principal, saliendo por la Merced hasta la estación al sur de la Alameda, desde donde salía la línea Veracruz-Medellín de 15.4 km (véase plano 2).

La compañía solicitaba que se le transfiriera el tramo a Medellín, a cambio levantaría los rieles y reconstruiría el empedrado de la avenida Principal; esto respondía a la suspensión del tráfico por esa vía urbana impuesta por el ayuntamiento. En su lugar pondría un servicio de coches en esa misma calle para unir la Caleta con la estación de Medellín; al quitar las vías respondía también a las quejas de los vecinos ante los riesgos que implicaba el cruce de la Merced a la Alameda (lugar del paseo dominical).

Por otra parte, conservaría el tramo exterior que iba de la estación de San Juan a la Caleta y de ahí a la Plazuela del muelle, ya que la prolongación del camino férreo externo era de propiedad federal (véase plano 1).

Esta petición no prosperó sino hasta 1874, cuando el Mexicano notificó que Zangroniz le había cedido la concesión del tranvía urbano. En principio, el ayuntamiento aceptó el traspaso de Zangroniz al Mexicano, pero al poco tiempo esta última transfirió la concesión al Ferrocarril de Medellín, conservando el ramal al muelle.¹⁴ De acuerdo con García de Bengalio, Zangroniz hizo una movida estratégica cuando, siendo funcionario del Ferrocarril de Medellín, lo traspasó a una compañía anónima (Compañía Mexicana del Ferrocarril de Veracruz a Puebla por Jalapa y Perote), con lo que pudo mantener el control de los tranvías y las conexiones a los ramales de las cercanías.¹⁵

La importancia de Medellín era que, desde ahí, llegaban productos regionales para satisfacer la demanda del consumo local en el puerto; además, en su *hinterland* las élites porteñas empezaron a diversificar su capital en actividades agrícolas, como la siembra de algodón y cría de ganado.¹⁶ Aunado a esto, la línea se conectaría hacia un complejo sistema de vías fluviales en el Sotavento con el ferrocarril Alvaradito (1884). Por ello, no es extraño que gran parte del capital para construir dicha vía perteneciera a ese sector y que el ayuntamiento los apoyara.¹⁷

Mientras esto sucedía en el sur, el 15 de marzo de 1873, el Ferrocarril Mexicano firmó un convenio de concesión con el gobierno federal para asegurar el área de la Caleta, lugar donde construiría sus bodegas y desde donde tendría acceso directo al muelle. Esta venta pública podía verse como un logro

¹⁴ García de Bengalio, *Historia*, 2019, p. 32.

¹⁵ Entre la élite con intereses agrícolas en el Sotavento, estaban: J. Lelong Justo R. De Velasco, H. Esteva, Luis Mier y Terán, U. S. Herrera, J. M. Cos, Diego de la Serna, A. B. Esteva, A. G. Castilla, Manuel Fernández de Pasquel, J. A. Mosquera, Rafael Hoffman, Carlos A. Carrua, García Pasquel, F. de la M. Campos y Antonio C. Castillo. Cruz, *Administración*, 2015, p. 444.

¹⁶ Skerrit, *Historia*, 2003, p. 40; y Cruz, *Administración*, 2015, p. 438.

¹⁷ Los tramos de Veracruz-Xalapa (114 km) y Veracruz-Medellín (15.4 km) dieron origen al Interoceánico y al Alvaradito, respectivamente. Montero, "Construcción", 2005, pp. 95-125.

de los comerciantes que se pronunciaron a favor de construir la estación en el norte.

Sin embargo, las posiciones dentro del ayuntamiento cambiaron cuando el gobierno federal autorizó a dicha compañía el uso de sus bodegas para todo tipo de mercancías, de manera que no pagarían los impuestos de tránsito en la aduana, sino en la Ciudad de México. Ante los riesgos que esto implicaba para los ingresos locales, el ayuntamiento buscaría un momento más propicio para recuperar el control de la Caleta. Esto sucedió en el contexto de la Rebelión de Tuxtepec (1876), cuando Porfirio Díaz, un joven liberal, lanzó un plan en contra de la reelección de Sebastián Lerdo de Tejada. Para entender cómo este evento cambió el equilibrio del poder local, en el siguiente apartado explico la redefinición de las élites mercantiles ante los cambios en la economía portuaria relacionados a la llegada del ferrocarril en 1873.

LA IDEA DE UN SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL EN LA REDEFINICIÓN DE LOS LÍMITES DE UNA CIUDAD PORTUARIA

En cuanto a los avatares del Ferrocarril Mexicano, Chapman dibujó algunas líneas que permiten comprender la lucha de intereses entre aquellos que buscaban la construcción de la ruta vía Orizaba y quienes buscaron unir el puerto de Veracruz a la Ciudad de México pasando por Xalapa, Perote y Puebla. En el juego de las concesiones, ante la amenaza de esta compañía por monopolizar el comercio mercantil de largo alcance en el puerto de Veracruz, el ayuntamiento apoyó la construcción de esta última vía, esperando unirla al Ferrocarril Interoceánico en el mediano plazo.

Es importante aclarar que el Interoceánico era solo un proyecto donde convergían los intereses de distintas concesiones, pero que no contaba con una inversión de capital para toda la línea proyectada (de Veracruz-México-Acapulco).¹⁸ Por ello, aun cuan-

do el Ferrocarril Mexicano obtuvo la concesión de la línea troncal del Puerto de Veracruz a México vía Xalapa en 1874, el tramo del Veracruz-Xalapa-Perote-Puebla se mantuvo bajo la nomenclatura de Ferrocarril Nacional Interoceánico, con capital de las élites Veracruzanos.¹⁹

El primer viaje directo del ferrocarril de la Ciudad de México a Veracruz inició el 30 de diciembre de 1872, arribó al puerto de Veracruz el 1 de enero de 1873, donde permaneció un día y medio para volver a Orizaba.²⁰ En este viaje fugaz el paisaje urbano de Veracruz pudo haber sido prometedor para los comerciantes, inversionistas y políticos que se hospedaron

y San Juan de los Llanos, y a San Martín Texmelucan). Fue hasta dos años después cuando, el 5 de mayo, la concesión se trasladaba a unos inversionistas británicos que fundaron la Compañía del Ferrocarril Interoceánico de México. Montero, *Siglo*, mimeo, p. 6. Esta historia de traspasos, ventas y fusiones era característica de la conformación de cada compañía y permite ver las dinámicas de inversión y especulación de los contratos; especialmente porque no eran obra pública, sino eran negocios con los cuales se especulaba, tanto en el valor de la tierra por donde transitarían las líneas, como en el valor de la concesión misma.

¹⁹ En 1857, Antonio Escandón, con la compañía Imperial Mexican Railway, obtuvo la concesión del Ferrocarril Mexicano para el camino de México-Veracruz y de México-Acapulco. El primero pasaba por Orizaba antes de llegar al puerto y se concluyó en 1873; mientras el segundo camino tuvo una historia más intrincada. En un principio, para el mismo camino México-Veracruz, Maximiliano de Habsburgo en 1864 también otorgó una concesión a Ramón Zangroniz, quien tenía planeado construirlo vía Xalapa, no Orizaba. Con la derrota de Maximiliano de Habsburgo, Zangroniz la recuperó y, en 1865, conformó en la compañía mexicana del ferrocarril de Veracruz a Puebla por Jalapa y Perote S. A. y se concentró en construir el camino Xalapa-Puebla y Veracruz-Xalapa; esta última línea se construyó con capital del Ferrocarril Mexicano y capital de empresarios veracruzanos, bajo el nombre de Ferrocarril Nacional Interoceánico. Se terminó de construir en 1874: pasaba por Tejería donde, hasta 1880, los viajeros tenían que cambiar del ferrocarril de mulitas a uno de vapor que llegaba a un poblado llamado San Juan. Las siguientes estaciones eran a Tierra Colorada, Paso de Ovejas, Puente Nacional, Plan del Río, Cerro Gordo, Dos Ríos y Xalapa. Montero, *Siglo*, mimeo, pp. 11-12.

²⁰ La primera parada fue en el límite entre los estados de Puebla y Veracruz, donde el gobernador veracruzano recibió al presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Como la ruta pasaba primero por Orizaba, la empresa del Ferrocarril Mexicano propuso que el convoy presidencial permaneciera en esa ciudad hasta el día siguiente a las seis de la mañana. Después de casi cinco horas de viaje, el jefe político le dio la bienvenida en la frontera municipal de Veracruz. Archivo y Biblioteca Histórico de Veracruz (en adelante ABHV), f. Archivo de Correspondencias, 1873, c. 254, v. 358, f. 9-50.

¹⁸ El 13 de febrero de 1883, las compañías Ferrocarril Nacional Interoceánico, Ferrocarriles Unidos de Morelos, Irolo y Acapulco, se fusionaron en la compañía Ferrocarril Interoceánico. En 1886 se expandió un contrato firmado con la compañía Carbonífera (que controlaba los ferrocarriles de Puebla hacia San Marcos

en el Hotel Diligencias frente a la Plaza de Armas. Aquellos visitantes que fueron más allá del primer cuadro, para aventurarse en los callejones que unían el mercado de San Agustín con los barrios extramuros saliendo por la Puerta de la Merced, se enteraron de la expansión de los pequeños comercios y de la demanda de una población creciente.²¹ A pesar de estos primeros visos de transformación urbana, los límites establecidos por la muralla —con sus cuatro puertas y nueve baluartes— evocaban más a un fuerte colonial que a un centro nodal para el comercio internacional (véase plano 1).

Con la muralla, como mudo testigo de la realidad políticamente inestable en la década de 1870, los intereses comerciales trasatlánticos no vieron el potencial de los mercados urbanos, por lo que vislumbraron las soluciones a los problemas prácticos en la ampliación del puerto.²² Pero la realidad práctica estaba muy lejos de los planes.²³ Debido a la insuficiencia

²¹ Si bien es cierto que la jurisdicción de la ciudad no se extendió por más de dos siglos, sí hubo momentos de crecimiento; pero los cambios más importantes en extramuros para el siglo XIX estaban relacionados con construcciones que “hablan del esparcimiento y las diversiones de los veracruzanos, como la plaza de toros y los paseos de la Alameda y de los Cocos” aún cuando la ciudad amurallada seguía teniendo “los mismos doce bloques de manzanas y once calles que en 1615”. Souto, “Imagen”, 2006, p. 408.

²² Con las instalaciones de un puerto moderno se buscaba coordinar la circulación segura de embarcaciones, agilizar la carga y descarga de los buques, proteger la mercancía de las inclemencias del clima, cotejar eficientemente la mercancía declarada y transportarla al ferrocarril. Otro reto era que hacia principios de la década de 1870 no había una flota mercantil mexicana, por lo que la creación de líneas de cabotaje y compañías navieras eran de suma importancia regional, pero sobre todo para el comercio de largo alcance. El gobierno buscó fomentarlas con subsidios a las tarifas, tratados de navegación y concesiones. Sin embargo, fue el incremento del comercio con Estados Unidos lo que impulsó la creación de compañías navieras, por ejemplo, en 1868 el General de La Barra y el señor William T. Pitcher buscaron una concesión para establecer una línea entre Veracruz y Nuevo Orleans. En cuanto a las rutas a Europa se formó ese mismo año la compañía General Trasatlántica, con vapores franceses que harían escala en La Habana. Cruz, *Administración*, 2015, pp. 62, 87, 482, 486. Por parte de los agentes en Veracruz destacaron las compañías Ritter y Büsing. Ver: Blázquez “Compañías”, 2002, pp. 53-56.

²³ La ampliación era un reto enorme, pues en ese entonces los buques y bergantines de vapor fondeaban frente a la costa si el mar estaba tranquilo, o hasta la isla de Sacrificios (pues Veracruz no contaba con una bahía que pudiera proteger a las embarcaciones). Cuando llegaba su turno podían descargar en la Fortaleza de San Juan de Úlua, desde donde la mercancía era llevada en lanchas

de la capacidad instalada, cumplir con la regulación del comercio de cabotaje establecida en la Ordenanza de 1872 se complicaba aún más ante el desacuerdo sobre dónde se construiría la nueva terminal ferroviaria.

La solución más sencilla para los comerciantes con inversiones en distintos ámbitos de la comercialización era trasladar la aduana a la Ciudad de México.²⁴ Esta estrategia era viable gracias a que, como vimos, el Mexicano acababa de conseguir los terrenos de la Caleta y la autorización del gobierno federal para no pagar los impuestos locales.²⁵ Así es que en 1873, la Cámara de Comercio de la Ciudad de México interpuso una petición ante el Supremo Gobierno para trasladar la aduana a la capital del país.²⁶ De lograrlo, el ayuntamiento perdería su fuente de recursos fiscales más importante, por lo que no podría cumplir con la principal razón de su existencia: velar por las necesidades de la población.

El ayuntamiento argumentó que si el “Supremo Gobierno” apoyaba esta iniciativa: “el recargo de trabajo, el aumento de gastos y la pérdida de tiempo consiguientes a un nuevo orden de cosas, harían tal vez que el comerciante se aventure en operaciones ilegales, con el deseo de lucrar pronto, a fin de abandonar una carrera tan incómoda como dispendiosa”.²⁷ Además: “muchos comerciantes sin la capacidad de cubrir estos gastos, buscarían las formas de introducir mercancía ilegalmente”.²⁸ Una de sus preocupacio-

al muelle y, una vez registrada en la aduana, las cuadrillas de cargadores y carretilleros la transportaban al cobertizo y de ahí a las casas de comercio, al mercado de San Antonio o a la terminal del ferrocarril del camino a San Juan.

²⁴ Los conflictos que se generaron en el mercado local en torno a los procesos de internación deben explicarse en el contexto de las políticas comercial y fiscal, en la aduana marítima. Esto sobre todo por las dificultades en las lógicas del sistema tributario en la ciudad y la capacidad de las autoridades municipales para recaudar los distintos derechos locales ligados al comercio y las contribuciones. Sánchez, “Legitimidad”, 2016, p. 76.

²⁵ La idea era que las mercancías importadas solo pagarían en la Ciudad de México las cuotas *ad valorem* y las tarifas específicas establecidas por el arancel de 1872, con lo que se ahorrarían los derechos locales y los gastos de descarga e internación.

²⁶ ABHV, f. Archivo Correspondencia, c. 251, v. 355, exp. 4, f. 35, marzo de 1873.

²⁷ ABHV, f. Archivo Correspondencias, c. 251, v. 355, exp. 4, f. 35, marzo de 1873.

²⁸ ABHV, f. Archivo Correspondencias, c. 251, v. 355, exp. 4, f. 39, marzo de 1873.

nes más de fondo era que, al perder el control de la aduana, Veracruz perdería “su carácter esencialmente mercantil”.²⁹

Si bien la aduana no se trasladó a la Ciudad de México, la Cámara de comercio mostró que podía desestabilizar al gobierno local. En primer lugar, generó tensión entre las funciones de policía urbana y los intereses administrativos y comerciales de distintos miembros del ayuntamiento en el puerto.³⁰ Por un lado, el ayuntamiento dependía de los recursos generados en la aduana para cumplir con sus obligaciones de gobierno y, por otro, necesitaba reducir el cobro de los impuestos para incrementar el flujo comercial en sus mercados urbanos donde recaudaba los derechos locales ligados a esta actividad económica. Entonces la gobernabilidad de la ciudad no solo dependió de la capacidad del ayuntamiento de proveer servicios y garantizar el abasto, sino de mantenerse como el primer eslabón de la cadena

²⁹ De acuerdo con una comunicación del ayuntamiento al gobernador de Veracruz, la ciudad perdería: “lo que cobra actualmente por el derecho *local*... [o sea, el derecho municipal que era la tercera parte de lo que se cobraba en la aduana a toda la mercancía introducida al puerto] y es sabido que no hay administración posible, cuando se carece de recursos pecuniarios. Es preciso tener en cuenta que las necesidades de la ciudad serían las mismas o tal vez mayores [porque el creciente movimiento marítimo en la bahía aumentaría la presencia de los hombres de mar en la ciudad], y teniendo un déficit inevitable habría que optar entre abandonar la administración con riesgo de la salubridad y seguridad públicas, o aumentar los impuestos y siendo tan costosa la vida en Veracruz los habitantes a su vez quedarían colocados en la disyuntiva de emigrar, o de sacrificar sus intereses, y la ruina de la ciudad sería la consecuencia forzosa de cualquiera de los dos extremos.” ABHV, f. Archivo Correspondencias, c. 251, v. 355, exp. 4, f. 42, marzo de 1873.

³⁰ El ayuntamiento era un órgano colegiado que representaba a la “ciudad”. Con un presidente que presidía las sesiones de cabildo y comisiones, aunque no tenía un mandato directo sobre el personal del gobierno local. A través de las ordenanzas, los miembros del ayuntamiento regulaban la periodicidad de las reuniones.

Si los asuntos eran de “obvia resolución” o “trámite” se resolvían en el cabildo en pleno. En cambio, si las tareas eran más complejas debía hacerse un estudio y formar una “comisión respectiva”. Se nombraban dos regidores por comisión para resolver asuntos relacionados con servicios. En casos de asuntos que se consideraban delicados para el gobierno de la ciudad había un síndico cuya función era “crear un contrapeso para equilibrar los dictámenes de las comisiones, sobre todo cuando en la década de 1880 y de 1890 las comisiones, con frecuencia, parecían plegarse con excesiva facilidad a ciertos intereses particulares”. Rodríguez, *Experiencia*, 1996, pp. 31-32.

mercantil hacia la Ciudad de México. Para contrarrestar las presiones de la Cámara de Comercio de la Ciudad de México, el ayuntamiento necesitaba negociar con los intereses del Ferrocarril Mexicano y, al mismo tiempo, controlar sus propias salidas regionales. La punta del *iceberg* fue la conexión entre los intereses ferroviarios y marítimos.

La realineación de los intereses locales se dio en varios ámbitos. Los más claramente delimitados fueron aquellos del grupo mercantil que controlaba el comercio trasatlántico con la Ciudad de México; los miembros de este grupo formaban parte de la élite porteña de siempre, pero incluían a nuevos comerciantes “empresarios” con conexiones en Europa y Estados Unidos con quienes hacían alianzas matrimoniales.³¹ Por lo regular sus miembros pertenecían al ayuntamiento, institución desde donde abogaban por el comercio mercantil de largo alcance.³² Había otros comerciantes cuyos intereses estaban más arraigados en los mercados regionales, que empezaban a diversificar y conectar sus negocios agrícolas y ganaderos como proveedores de bienes de consumo a nivel local y regional.³³ No había una línea tajante entre estos comerciantes, pues más bien se estaban consolidando como una élite regional, los cambios en la política ferroviaria a nivel federal generaron incertidumbre sobre los planes para modernizar el puerto y sus conexiones con las estaciones.

Cuando Sebastián Lerdo de Tejada anunció sus intenciones de reelección y Porfirio Díaz lanzó el Plan de Tuxtepec, en las sesiones de Cabildo no se registró gran consternación durante la rebelión.³⁴ Los miembros del ayuntamiento se quedaron al margen y, durante los dos primeros años después del triunfo

³¹ Blázquez, “Comerciantes”, 1999 pp. 42-56.

³² Cruz, *Administración*, 2015, p. 86.

³³ Skerritt, *Historia*, 2003, p. 92.

³⁴ Donde hubo mayor movimiento en apoyo al retorno de Lerdo fue en Chocaman, Coscomatepec, Tuxtla, Xalapa y Minatitlán, sobre todo respaldados por funcionarios públicos destituidos y por salteadores de caminos. La amenaza más clara fue un ataque directo al puerto de Veracruz en el vapor La libertad. Aún cuando los acusados declararon que simpatizaban con Lerdo, su demanda no era política, sino en contra de un decreto que “prohibía el contrabando”. Ante esta sublevación, la polémica orden de Díaz de “mátalos en caliente” a su fiel colaborador, Luis Mier y Terán, fue categórica para dejar en claro que no habría de aceptar ningún reclamo de este tipo. Ordoñez, *Sucursal*, 2005, p. 33.

de Díaz, “los ingresos federales mejoraron con relativa prontitud y halagadora firmeza, sobre todo al regularizarse el comercio internacional por el puerto de Veracruz, que no fue amagado por los rebeldes”.³⁵ Pero si uno mira más de cerca el Plan de Tuxtepec, la quietud de los porteños también pudo haber estado relacionada a las interrogantes acerca del efecto de la política ferroviaria en la importación y exportación de ciertos bienes; sobre todo en el cobro de fletes por tipo de mercancía, peso, volumen o carro completo. Este punto era central en el Plan de Tuxtepec:

[...] que el país ha sido entregado a la Compañía Inglesa [el Mexicano] con la concesión del Ferrocarril de Veracruz y el escandaloso convenio de las tarifas, que los excesivos fletes que se cobran han estancado al comercio y a la agricultura; que con el monopolio de esta línea se ha impedido que se establezcan otras produciéndose el desequilibrio del comercio en el interior, el aniquilamiento de todos los demás puertos de la República y la más espantosa miseria en todas partes.³⁶

Para los comerciantes, cuya riqueza estaba más vinculada al puerto que a la Ciudad de México, los beneficios de este plan eran ambiguos porque en ese momento no estaba claro cuál sería la nueva posición de Veracruz en la liberalización comercial del Golfo. Había dos razones: por un lado, la construcción de la línea ferroviaria a Tampico era un ambicioso proyecto y, por otro, la importancia de otros puertos de cabotaje, como Tuxpan, Tlacotalpan o Puerto México (Coatzacoalcos). Más allá de lo incipiente de esos proyectos y de que los porteños estuvieran seguros de su posición en las rutas marítimas del Golfo de México, el cambio importante fue que sus ventajas dependían de la inversión a futuro; es decir, de las expectativas que se abrieron con la llegada del ferrocarril.³⁷

³⁵ Con los rebeldes se refiere a un grupo de lerdistas que quiso desembarcar en Veracruz. Cosío, *Historia*, 1970, p. 141, primera parte, volumen 9.

³⁶ Plan de Tuxtepec, 1876, <versión digital en: biblioteca.org.ar> (consultado el 20 de octubre de 2019).

³⁷ En la región central, Orizaba, Córdoba y Xalapa se beneficiaron del movimiento comercial debido a que estaban en el camino hacia el Altiplano, al mismo tiempo que se convirtieron en ciudades especializadas en producción agrícola e industrial. Además, la agi-

De no ser por esta percepción sobre la modernización portuaria, los privilegios ofrecidos por el puerto —aún tomando en cuenta las viejas rutas comerciales— eran tan precarios que otros puertos con menores peligros naturales podrían empezar a competir por buques, sobre todo de cabotaje. Para mantenerse en la competencia, Veracruz debía ofrecer instalaciones modernas, pues el camino de hierro no se detendría en un slo puerto.³⁸ La oportunidad se abrió después del triunfo de los tuxtepecanos, cuando Díaz impulsó la construcción de ferrocarriles con una política “basada en los recursos de los estados de la federación y de los capitales locales con el apoyo del Estado”.³⁹

En principio, la intervención estatal iba en contra del ideario liberal; sin embargo, se justificó como una manera de evitar el monopolio del Ferrocarril Mexicano e incentivar la competencia.⁴⁰ Este giro cambió la lógica de las concesiones del gobierno federal a las compañías ferroviarias pues ahora buscaría integrar a los intereses locales que venían promoviendo la construcción de otras vías troncales. En este contexto se reactivaron las concesiones de tranvías urbanos, cuando Manuel Díaz Mirón, miembro de la Junta local del Mexicano, y Francisco Mosquera, reclamaron ser los

lización del tránsito les permitió hacer negocios directos con casas comerciales en Estados Unidos y Europa. Ya para principios del siglo XX, esta situación empezó a cambiar, pues Veracruz dejó de ser el centro de abastecimiento de mercancías para estas ciudades. Ordoñez, *Sucursal*, 2005, pp. 39-40.

³⁸ *El Diario Comercial*, conocido como la voz de la Cámara de comercio de Veracruz, fue muy crítico de la operatividad de la Ordenanza de 1872. Una preocupación fue en torno a las complicaciones derivadas de la minuciosidad para establecer las tarifas según el origen, uso y calidad de material que, al momento de la declaración, solía prestarse como “suplantación” o contrabando, cuando en realidad no lo eran. La segunda queja constante fue que la falta de conocimiento sobre la operatividad de la descarga de los vapores de cabotaje entorpecía los ritmos marítimos.

³⁹ Aquí es importante señalar que la construcción de ramales ferroviarios antes de 1880 no generó un “esquema de desarrollo del transporte de alcance nacional”. Kuntz y Connolly, *Ferrocarriles*, 1999, p.105.

⁴⁰ En este período el “liberalismo” sufrió profundos cambios en cuanto a la coherencia entre sus ideales como filosofía política y las estrategias de gobierno para crear una sociedad liberal. Hale, *Transformation*, 1989. Para explicar los procesos de cambio de esta ideología que predominó en el gobierno durante todo el siglo XIX y el porfiriato, Alan Knight propone una tipificación bastante útil; de este autor véase: Knight, “Liberalismo”, 1985, pp. 59-93.

apoderados de la compañía Ferrocarril Urbano de Veracruz, formada por Zangroniz en 1874. Dicha empresa fue la encargada de expandir los tranvías hacia el sur, sobre todo después de que se inició el derrumbe de la muralla.⁴¹

EL PAPEL DEL AYUNTAMIENTO EN LA RECONFIGURACIÓN DEL ESPACIO URBANO

En mayo de 1880, el representante legal del Ferrocarril Mexicano, el abogado Emilio Pardo, pidió la cesión de un terreno entre el baluarte de San Javier y la Puerta México (al noroeste de la muralla) donde construirían sus bodegas de carga, cerca de las “Casas de las Californias” (véase plano 1).

A partir de este terreno la compañía se comprometía a “levantar la antigua vía que va desde sus talleres hasta el muelle fiscal pasando por la plazuela de Santiago tan luego lo exija el alcalde [...] se condiciona la empresa al derribo de la muralla, construcción y reparación del empedrado de la calle Benito Juárez [antes San Agustín] que se destinará al servicio público de la ciudad”.⁴² Ante la primera negativa de una comisión del ayuntamiento conformada por los regidores Rafael Rodríguez y Ramón Varela, José Martínez (secretario de la directiva de la compañía ferroviaria) solicitó la venta de dos terrenos a lo largo de la muralla “entre la continuación

de las calles La Pastora y Benito Juárez”.⁴³ Según el ayuntamiento, esta petición ponía en juego uno de sus proyectos más ambiciosos:

Conceder los terrenos que solicitan será tanto como poner un dique al ensanche de la población... cediendo a la empresa los terrenos que solicita vendrían a quedar sin cuadrarse dos de las principales manzanas del nuevo proyecto de la población y que dejando la empresa el frente de sus almacenes al noreste como consta a la comisión vendrían a quedar aquellos con una figura irregular que no serviría ni aún para desahogo de los vecinos, puesto que se vería en riesgo de ser atropellados por vehículos que constante y a todas horas del día hacen su tráfico a la estación de carga que la Cía. piensa establecer ahí.⁴⁴

En la contrapropuesta del secretario del ayuntamiento, el señor R. Aguirre buscó redefinir el trazado del tranvía dentro del puerto a partir del entronque con la línea principal del ferrocarril hacia la salida norte de la ciudad. En ese punto el ayuntamiento cedería “gratuitamente a la Cía. los lotes que necesite en la calle [del Baluarte] de la Concepción”.⁴⁵ A cambio, el Mexicano cedía el dominio de los terrenos delimitados por Puerta México y el Baluarte de San Juan que había comprado al ayuntamiento en 1873 (véase plano 1).

En esta negociación, para la cesión de terrenos hubo tres factores cruciales que fortalecieron al ayuntamiento. Primero, la economía política ferroviaria había cambiado y el Ferrocarril Mexicano dejó de ser el más poderoso en el mercado de las concesiones que afectaban a Veracruz más allá de sus fronteras estatales.⁴⁶ Segundo, como se explicó

⁴¹ Las líneas que consiguió son las siguientes: la ruta del Rastro (que se había concedido a Juan de Igadara en 1863), que iba de la Carnicería a la esquina de las calles de la Merced y Chafalonía, continuando por la Puerta de la Merced y la Alameda hasta expandirla a la Laguna de los Cocos. De ahí continuaría por las calles de Cristo y el Bien Parado para llegar a las Casas del Rastro. La empresa tenía derecho de prolongar la vía hasta el cementerio. García de Bengalio, *Historia*, 2019, p. 41.

⁴² ABHV, f. Archivo Correspondencia, 1 de mayo, 1880, c. 302, v. 423, f. 81. Tanto en este documento como en las “Bases Preliminares” se menciona ‘la Plazuela de Santiago’ (en la novena cláusula); sin embargo, en ningún plano he podido localizarla. Miguel Lerdo de Tejada tampoco la menciona en su libro (*Apuntes*, 1858, p. 8). Por ello aquí asumo que en los documentos de las negociaciones con el ferrocarril se refieren al espacio que estaba junto al Baluarte de Santiago, por donde cruzaban las vías que conectaban al muelle con la vieja estación de ferrocarriles, llamada “Estación Principal” o de San Juan del Río. Otro punto que me permite hacer esta deducción es que los talleres del Ferrocarril en ese momento estaban precisamente en esa estación.

⁴³ ABHV, f. Archivo Correspondencia, 1 de mayo, 1880, c. 302, v. 423, f. 89.

⁴⁴ ABHV, f. Archivo Correspondencia, 1 de mayo 1880, c. 301, v. 413, f. 79-138.

⁴⁵ Para evitar la aglomeración de arena el ayuntamiento se comprometía a construir una muralla contra las ventiscas de arena en esa zona. ABHV, f. Archivo Correspondencia, 1 de mayo 1880, c. 301, v. 413, f. 129.

⁴⁶ La incertidumbre generada por las concesiones para nuevas líneas le dio ventaja al ayuntamiento. Por ejemplo, aquella otorgada a la Compañía Constructora Nacional, formada en Denver el 13 de septiembre para construir la línea Ciudad de México-Nuevo Laredo, Tamaulipas, afectó los intereses del Ferrocarril Mexicano en el puerto.

antes, en el ámbito local, el Mexicano había sido una sombra de quienes controlaban el comercio de largo alcance desde el puerto de Veracruz, por lo que estos intereses se mantuvieron unidos. Tercero, los intereses encontrados en las vías urbanas aumentaron el valor de la tierra en la ciudad.

Es en este contexto, debe explicarse la complejidad de las negociaciones para la cesión de terrenos, pues primero se debían “crear” los terrenos; es decir, antes de proceder al deslinde, los límites espaciales se definirían a partir de las actividades que ahí se realizarían. En este sentido el ayuntamiento, como la autoridad que establecía los mecanismos del deslinde del fundo municipal, tenía la ventaja. Así es que el Mexicano aceptó la oferta de los lotes en el Baluarte de la Concepción y cedió al ayuntamiento los terrenos entre Puerta México y el Baluarte de San José, que eran estratégicos para el funcionamiento del sistema portuario. La autoridad tuvo la capacidad de definir las funciones de los edificios por construir en las orillas del trayecto de las vías que cruzarían por ahí y cuáles serían las obligaciones de la compañía para evitar problemas urbanísticos (accidentes, insalubridad, exceso de ruido, interrupción del tránsito y mantenimiento del empedrado).

Al dejar claras las funciones y obligaciones de dicha compañía, el ayuntamiento aseguraría la posibilidad de decidir sobre el trazado de las vías urbanas. La trascendencia de la estrategia fue que en esa área se conectarían la Plazuela del muelle, las bodegas del ferrocarril, los almacenes de la aduana y las calles aledañas una vez que avanzaran las obras del puerto: a partir de esos terrenos se podían controlar los caminos de los sistemas de comercialización en la ciudad. Mientras tanto, en los terrenos del Baluarte de la Concepción, el Mexicano empezaría a construir la nueva terminal férrea de Veracruz.

Los preliminares para la “cesión” de los terrenos solicitados por la compañía los negociaron su administrador general, el señor Jackson y el Conse-

En medio de la campaña presidencial de Manuel González (quien era de Tamaulipas), el Ferrocarril Mexicano se vio forzado a apresurar el paso de las mejoras del puerto: garantizar una conexión eficiente era imprescindible para liberar la vía por donde entraban los insumos para su empresa, sobre todo el carbón de piedra. En 1883 esta compañía se convirtió en la Compañía de Fierro Nacional y más tarde cambió su razón social a Ferrocarril Nacional Mexicano.

jo del ayuntamiento, el 30 de diciembre de 1880.⁴⁷ Ese mismo día, en Veracruz, el Comandante Militar recibió dos cartas, una del ayuntamiento para informarle que el presidente de México había aceptado demoler la muralla y los baluartes. En la segunda carta el gobernador de Veracruz confirmó su acuerdo con las “Bases preliminares de concesión territorial” a la compañía; a nivel local, el ayuntamiento le comunicó al jefe político que podía iniciar las negociaciones para indemnizar y reubicar a los propietarios a otras fincas.

Finalmente, el ministro de guerra aceptó la transacción.⁴⁸ El 18 de enero de 1881, el gobernador del estado, Apolinar Castillo, nombró a R. Aguirre secretario del ayuntamiento; a Domingo Bureau, presidente municipal, y a Mario Fernández, síndico segundo, como la autoridad para firmar el contrato final para la permuta de los terrenos. Mientras tanto, Félix Cuevas y José Martínez, miembros de la Junta directiva del Ferrocarril Mexicano, aprobaron las Bases de Permuta, y nombraron a Emilio Pardo como el apoderado de la compañía.⁴⁹ La firma de las “Bases para la permuta de terrenos” fue el 22 de febrero de 1881, cuando el ayuntamiento sentó las bases notariales para un acuerdo de permuta de los terrenos en extramuros que el ferrocarril había obtenido en el contrato de 1873.

A cambio de esos terrenos la corporación se comprometía a entregar aquellos señalados en los planos de la compañía, sin construcciones de ninguna clase. Asimismo, le concedía, sin costo alguno, una instalación de agua “tan pronto como el pozo artesiano que se está perforando dé el resultado que se necesita para la población”,⁵⁰ y la eximía por 99 años de todo “canon o contribución municipal creada o por crear”.⁵¹ En cuanto a sus intenciones de expandir la jurisdicción territorial de la ciudad, la corpo-

⁴⁷ Esto sucedía unos meses después de que el alcalde Domingo Bureau anunció el derrumbe de la muralla, el 14 de julio de 1880. García Díaz, *Veracruz*, 1991, p. 79.

⁴⁸ ABHV, f. Archivo Correspondencia, 1 de mayo de 1880, c. 301, v. 413, f. 134-136.

⁴⁹ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 22 de mayo de 1881, c. 301 v. 413, f. 191-198.

⁵⁰ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 22 de mayo de 1881, c. 301, v. 413, f. 82.

⁵¹ Estos eran los terrenos hacia la Concepción y el Baluarte de San Juan. ABHV, f. Archivo Correspondencia, 22 de mayo de 1881, c. 301, v. 413, f. 93.

ración obtuvo el permiso del “gobierno general” para el “derrumbe del baluarte de San Juan y el lienzo de la muralla hasta la Concepción”.⁵² Por último, el ayuntamiento cedía el material producido por el derrumbe. Mientras tanto, la compañía luchaba por cambiar la configuración del terreno con sus propias herramientas: la conexión con el camino de hierro que conducía a la Ciudad de México.

Una diferencia con la oferta de agosto de 1880 fue la ruta por donde pasaría la nueva vía. En lugar de atravesar la calle de Hidalgo proyectada fuera de la muralla y que correría de norte a sur, partiría del lado norte de la estación de La Caleta hasta el entronque principal del Ferrocarril Mexicano, siguiendo la calle Allende hacia la estación de San Juan. En esa calle, la compañía ferroviaria construiría los pasos a desnivel, cruceros y las señales necesarias⁵³ (véase plano 3).

A cambio de los terrenos por donde pasaría esta vía (incluido “sesenta pies ingleses de ancho de la vía”) la compañía trasladaba el dominio del terreno ocupado por las antiguas vías que iban de La Caleta a sus talleres pasando por los terrenos de las Californias (el terreno que la Cía. trató de negociar en un primer momento).⁵⁴ Este movimiento fue estratégico pues, después de la aprobación del Supremo Gobierno del Estado para trasladar el dominio, el municipio recuperó todos los terrenos hacia donde buscaba expandir su ciudad. En sus proyecciones urbanísticas la expansión de la ciudad sería a partir de la prolongación de las calles Nava y La Pastora que desembocaban en la Puerta México.⁵⁵ Esas calles cruzaban la calle Principal y continuaba hasta la calle de La Playa a un costado del almacén de la aduana marítima⁵⁶ (véase plano 2).

⁵² ABHV, f. Archivo Correspondencia, 22 de mayo de 1881, c. 301, v. 413, f. 100.

⁵³ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 22 de mayo de 1881, c. 301, v. 413, f. 196.

⁵⁴ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 22 de mayo de 1881, c. 301, v. 413, f. 196.

⁵⁵ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 19 de julio de 1880, c. 301, v. 413, f. 108.

⁵⁶ En esos mismos años el ingeniero encargado de las proyecciones de mejoras del puerto, Pedro Senties, propuso conectar los muelles con un *tramanway* sobre la prolongación de un dique para facilitar la descarga en el área por donde subían Nava y La Pastora.

En esta zona se concentraban los negocios más exclusivos, entre ellos las librerías de la ciudad y las casas comerciales importadoras de abarrotes. Además, las manzanas tenían la concentración poblacional más baja y las casas más grandes de la ciudad. Esta descripción del espacio hacia donde se buscaba abrir la muralla de la ciudad permite imaginar cómo los intereses mercantilistas de la ciudad querían construir sus almacenes y depósitos cerca del camino por donde pasaría la mercancía de importación hacia al Altiplano con destino final en la Ciudad de México. Mientras tanto, cerca de la plazuela de Santiago, al sur de la ciudad, desembocaban las vías que la comisión del ayuntamiento nombrada en 1881 y el apoderado de la Compañía de Ferrocarriles Mexicanos, el abogado Pardo, habían acordado levantar.

En febrero de 1881, la compañía levantó la vía que iba al muelle fiscal, pasando por la plazuela de Santiago, “poniendo otra *urbana* de la plazuela de la Contaduría a la estación de la Caleta”.⁵⁷ Este fue uno de los acuerdos claves a los que se llegó en diciembre del año anterior bajo el argumento de que “tomando en cuenta que el tráfico mercantil en la localidad va a aumentar... mientras mayores vías de transporte se pongan, mayores ventajas tendrá el comercio para la conducción de los efectos que se desembarquen por el muelle fiscal”.⁵⁸

La validez de este argumento no solo muestra una contradicción obvia, pues mientras la compañía del ferrocarril sostenía la importancia de tener más vías, quitaba una crucial para el mercado urbano. Pero aquí también hay una cuestión más de fondo, de significados: la diferencia entre “tráfico mercantil en la localidad” y desarrollo del “mercado urbano”. En este punto la compañía era congruente, pues para impulsar el primero, era necesario invertir en una vía que transportara directo la mercancía del muelle fiscal a sus bodegas, en el entronque con las vías proyectadas en la calle Allende. En esta negociación vale la pena preguntar, ¿qué significó la pérdida de la

⁵⁷ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 22 de mayo de 1881, c. 301, v. 413, f. 192. En las negociaciones preliminares esta cláusula aclaraba que dicha vía urbana solo podría transportar piezas pesadas que no pudieran llevarse en carretas.

⁵⁸ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 30 de diciembre, 1880, c. 301, v. 413, f. 110.

vía que unía el Muelle Fiscal y la plazuela de Santiago para la conexión con la economía portuaria?

Una pista para entender los costos que tendría este acuerdo a largo plazo está en una carta de los vecinos del puerto. Desde octubre de 1880, “[v]arios vecinos solicitan que este ayuntamiento modifique la orden dada por el administrador de la aduana marítima que prohíbe la entrada a la Plazuela de la contaduría [del muelle] a los trenes del ferrocarril para tomar la carga.” En su negativa, el administrador argumentó que había “prohibido a los carros de carga del Ferrocarril Mexicano llegar como antes a la Plazuela del muelle, por temor de que la locomotora produzca con sus chispas un incendio”.⁵⁹ Ante esta respuesta varios vecinos y trabajadores del muelle se manifestaron en contra, pues creían que era al “ayuntamiento a quien corresponde dictar las disposiciones de la policía local, como esta lo es, pueda intervenir en la limitación que demandan los intereses mercantiles de la plaza”.

Para los peticionarios había una manera de conciliar los intereses de todos. Su propuesta era aceptar que la locomotora no llegara a la plazuela, si a cambio “los vagones [*sic*] que traiga pueden ser conducidos de otros modos hasta el punto conveniente para recibir la carga”.⁶⁰ No se oponían a la sustitución de las carretas, de hecho, aceptaban que los vagones estaban mejor equipados para trasladar maquinaria de carga. Además, según sus cálculos, si los vagones se conducían sin la locomotora muchos de los efectos que salieran de la plazuela no pagarían gravamen; para ello necesitaban usar esas vías.

El ayuntamiento rechazó esta petición, pues ya se había acordado el cambio de las vías generales que pasaban por avenida de la Libertad, de la Plazuela del muelle a la estación de San Juan, precisamente las vías que los vecinos proponían para llevar los vagones.⁶¹ Con este movimiento se cortó de tajo la comunicación con la Plazuela del muelle, que pasando por la Plazuela de Santiago se conectaba con uno de los principales puntos de distribución al área

de La Merced donde el comercio al menudeo local se estaba expandiendo (véase plano 2).

En su respuesta, el ayuntamiento comunicó a los vecinos que, como se había establecido en las Bases Preliminares de la negociación, la Plazuela del muelle se conectaría con una vía urbana que pasaría por “los almacenes de la aduana y el entronque con la vía general en la estación de la Caleta”, que correría por Allende.⁶² En la negociación inicial de este contrato notarial se delimitó la extensión de los terrenos y las condiciones bajo las cuales la compañía podía construir; para cerrar el contrato, se firmó la permuta de los terrenos tan codiciados por el ayuntamiento: estos estaban en extramuros y tenían una extensión de 29,800 varas. A cambio de esta ganancia aceptó levantar las vías que comunicaban a extramuros con la Plazuela.

En principio, la decisión del ayuntamiento de quitar las vías respondía a las quejas sobre las prácticas sociales y a la organización del trabajo de todos los dedicados a la transportación y compra-venta en pequeño. Es posible especular que de haberse dejado las vías que conectaban el muelle con la Plazuela, un siguiente paso pudo haber sido construir vías para conectar directamente el puerto con la vieja estación. Esto podría haber representado un golpe para todos los intereses creados en el negocio de transportación, desde los cargadores hasta los dueños de las carretas que surtían a las pequeñas tiendas. La hipótesis es factible pues ya antes había habido confrontaciones entre el ayuntamiento y los carreteros. Por ejemplo, en 1877 el periódico *La Bandera Nacional* publicó una nota:

Los dueños de los carretones de Veracruz declaráronse en huelga, por las molestias que les infería el alcalde municipal, con exigencias que no podían satisfacer. Averiguada la verdad, ha resultado que el alcalde cumplía con un deber, haciendo respetar el reglamento de policía, y tratándose con toda consideración a los referidos dueños de carretas. Estos han dado satisfacción a la autoridad municipal, quedando concluida *la gran huelga*.⁶³

⁵⁹ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 26 de octubre 1880, c. 309, v. 423, f. 579-584.

⁶⁰ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 26 de octubre 1880, c. 309, v. 423, f. 579.

⁶¹ La avenida de La Libertad continuaba por la Antigua Calle de la Merced (hoy Francisco Canal) hasta el Baluarte de Santiago.

⁶² ABHV, f. Archivo Correspondencias, 26 de octubre 1880, c. 309, v. 423, f. 582.

⁶³ *La Bandera Nacional*, “Huelga”, 12 de noviembre de 1877, p. 3 (las cursivas son mías).

Si bien no es posible saber si este conflicto estaba ligado directamente a una cuestión de control de rutas de distribución comercial (o a la recaudación de impuestos al comercio), de lo que sí nos habla este ejemplo es del nivel de organización de quienes controlaban la transportación a los mercados urbanos. Otro ejemplo aún más claro ocurrió en 1880 cuando se publicó el *Reglamento para la concesión para la construcción de un camino férreo entre la carnicería y las casas de rastro de esta ciudad*.

Ante el anuncio de este reglamento, varios vecinos presentaron una serie de quejas ante el ayuntamiento; según estas quejas los más afectados eran los “nacoteros”, quienes transportaban carne en viejos carros a la ciudad, desde el rastro que estaba en extramuros.⁶⁴ También estaban quienes se dedicaban a conducir mercancías al centro de la ciudad desde el mercado de San Antonio, los carreteros y cargadores se internaban por los callejones de Las Flores, Mesura (Bohorquez), La Lagunilla y San Vicente. Estos callejones conectaban los barrios extramurales, la Alameda, el cementerio y el rastro de la ciudad; en esa área se estaba concentrando la población, en el antiguo y populoso barrio de La Huaca y los nuevos asentamientos cerca de la vieja estación (plano 2).

Ante esta expansión de la actividad económica tradicional del pequeño comercio, las estrategias de la comisión de 1881, al quitar las vías del Mexicano que unían la Plazuela del muelle a la línea de la avenida de la Libertad, parecen contradictorias. Sobre todo, si se piensa en todos los esfuerzos que el ayuntamiento venía haciendo en términos de mejorar las áreas de esparcimiento, principalmente en la Alameda y en todas las escuelas de “Amigas” que atendían a niños y niñas en esos barrios. Además de que los vecinos de esa área también empezaron a exigir mejoras sanitarias urgentes.⁶⁵

⁶⁴ ABHV, f. Archivo Correspondencias, 1881, c. 261, vol. 366, f. 192-205.

⁶⁵ ABHV, f. Archivo Correspondencias, “Presupuesto de las obras de modificación del puente de la alameda”, c. 328, vol. 448, 1880, f. 185-193; ABHMV, f. Archivo Correspondencias, “Varios propietarios de fincas de los barrios solicitan se les de a sus casas los desagües que tenían hacia el Tenoya”, c. 328, vol. 448, 1880, f. 203-204.

La estrategia del ayuntamiento para responder a estas demandas fue otorgar una concesión para el tendido de tranvías de mulitas para prolongar la línea de la Alameda hasta la Laguna de los Cocos, que correría, precisamente, por la avenida de la Libertad. La concesión fue para la empresa Ferrocarril Urbano de Veracruz, S. A. formada por Domingo A. Mirón y Francisco Mosquera.⁶⁶ Para el 1 de enero de 1885, la compañía anunciaba los horarios de las cinco líneas de tranvías de mulitas: Principal, Circuito, La Huaca, Rastro y Medellín.⁶⁷ Al caer la muralla la expansión al sur cambió la fisonomía de un puerto a una ciudad, con todas las complejidades y contradicciones de la modernización.

CONCLUSIONES

Los conflictos de interés entre concesionarios de las vías urbanas y el Ferrocarril Mexicano dejaron ver que, para 1870, la frontera que delimitaba el área extramural de la ciudad era porosa e inestable. Además, la proyección de la traza urbana quedó ligada al poder de las élites mercantiles a nivel nacional e internacional, de manera que, en primera instancia, las vías urbanas respondían a las demandas de la economía portuaria y del Ferrocarril Mexicano. Ante estas nuevas dinámicas, definir las vías de comunicación urbana fue un objetivo de primera orden para los miembros del ayuntamiento, pues veían en el crecimiento del comercio local la vía para el engrandecimiento de su ciudad.

Al igual que en otras ciudades, muchos de los conflictos se generaron a partir de la expropiación de terrenos. En el caso de Veracruz, la convergencia entre el puerto y la terminal del Ferrocarril Mexicano fue donde el ayuntamiento tuvo la posibilidad de mantenerse en las decisiones sobre la distribución de mercancías dentro del espacio portuario y, por lo tanto, de su funcionalidad. Como representante de poderosos intereses del sector comercial veracruzano, el ayuntamiento estaba en una posición favorable para negociar sus propios intereses

⁶⁶ ABHV, f. Archivo Correspondencias, c. 261, vol. 366, 1880, f. 188-189.

⁶⁷ García de Benaglio, *Historia*, 2019, p. 41.

con el Gobierno federal. Desde allí el ayuntamiento defendió su participación en el cobro de impuestos a fin de mantener su capacidad de diseñar sus proyectos de urbanización. Asimismo, supo articular diferentes intereses políticos y comerciales en el puerto con tal de facilitar la instrumentación de la Ordenanza comercial de 1872, siempre y cuando la construcción del puerto también impulsara la expansión del comercio local y el desarrollo económico de la ciudad.

La instrumentación del arancel de 1872 redefinió las funciones administrativas en el puerto e hizo más difícil el alijo *in situ*. El otro gran problema que no se previó en la reforma tributaria fue su impacto en la organización del trabajo y los intereses creados en torno a los flujos de comercialización en la ciudad. Así es que los inversionistas del ferrocarril con intereses en el comercio exterior se toparon con las carencias tecnológicas para completar la internación. Esta situación se complicó al no haber un proyecto de ingeniería que se aproximara a los problemas prácticos tomando en cuenta que el puerto debía ser un sistema global para coordinar las funciones diarias entre los distintos sitios de actividad. De manera que los inversionistas en el ferrocarril necesitaron del ayuntamiento para entender cómo funcionaban las dinámicas comerciales locales, que incluían todo lo relacionado a la distribución y movilización de los flujos de mercancías en la ciudad y entre los puntos de embarque.

Por su parte, para el ayuntamiento este papel de mediador fue la oportunidad para planificar el espacio de su ciudad y tener elementos de negociación frente a los intereses en la Ciudad de México. Sobre todo, cuando los gobernantes tuvieron que pelear por su autonomía política ante la petición de la Cámara de Comercio al Supremo Gobierno para cambiar la aduana del puerto de Veracruz a la Ciudad de México. Esta situación dejó al descubierto cómo la complejidad de la funcionalidad del puerto tejía en una sola red a aquellos intereses favorables a la centralización en la Ciudad de México —tanto del comercio regional como del internacional— con aquellos que buscaban mantener desde la ciudad de Veracruz un control mercantilista del movimiento marítimo en el Golfo de México.

A nivel federal, dos planteamientos centrales del Plan Tuxtepec sobre la reducción de los fletes excesivos del Ferrocarril Mexicano y la defensa de la autonomía municipal, le dieron al ayuntamiento alternativas para mediar con las fuerzas a favor de la centralización. Esto implicó negociar con los nuevos grupos de comerciantes regionales desde el puerto. La capacidad del gobierno local dependió de las conexiones entre el espacio marítimo de la bahía y la funcionalidad de los terrenos para coordinar la carga y descarga entre el ferrocarril y los almacenes. En esta primera etapa de planificación del puerto los acuerdos legales entre el ayuntamiento y la compañía ferroviaria determinarían la ampliación de las calles y los tranvías de mulitas hacia extramuros.

Ahora bien, si estas fuerzas de cambio se insertaron en el ámbito local, a partir del puerto de altura y de la terminal ferroviaria, los procesos que surgieron cambiarían la relación histórica entre la ciudad y su puerto. Esto fue posible en las ciudades donde se pensaba invertir en infraestructura, pues ahí las percepciones basadas en los proyectos de construcción le abrieron posibilidades reales para intervenir el espacio urbano a través de, primero, las concesiones de los tranvías urbanos y segundo, la “creación” de los terrenos; es decir, tener el poder de definir las obligaciones y derechos que tendrían las compañías una vez que obtuvieran las concesiones.

Prueba de ello fue la firma del contrato de permuta de terrenos entre el ayuntamiento y la Compañía de Ferrocarriles Mexicanos en 1881. Estas negociaciones muestran cómo desde antes de la llegada de las compañías contratadas para la ampliación del puerto, el gobierno local ya había sentado las bases para la relación entre desarrollo urbano y crecimiento del mercado de consumo local. Lo que pasaba en la Plazuela del muelle quedó inextricablemente ligado al espacio urbano.

En la mediación, el ayuntamiento apostó por buscar las formas de “mantener un pie en el puerto” que garantizaran las ventajas creadas por el aumento del tráfico mercantil en beneficio del comercio local. Desde la perspectiva de una economía de mercado, la realización de estas metas dependería de la eficiencia del sistema portuario, tanto por el flujo de inversión de capital, como de la creación de un mercado de trabajo que permitiera la expansión del con-

sumo en la ciudad. Sin embargo, esta dependencia de los recursos generados en la economía portuaria, en el largo plazo, hizo sumamente frágil la posición del ayuntamiento, sobre todo porque todo seguía llegando de “fuera”.

FUENTES

Documentales

Archivo y Biblioteca Históricas de Veracruz (ABHV).
 Archivo General de la Nación (AGN).

Hemerográficas

El Diario Comercial, Veracruz, 1872.
La Bandera Nacional, Ciudad de México, 1877.

Bibliográficas

Arancel de Aduanas Marítimas y Fronterizas de los Estados Unidos Mexicanos, del 1º de enero de 1872. Con sus adiciones y reformas, México: Imprenta del “Socialista” de M. López y Comp. Escalerillas, núm. 11, 1878.

Avitia Hernández, Antonio, *Llanos franqueados y sierras aisladas. Historia de los ferrocarriles en el Estado de Durango*, México: Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Durango, 2002.

Blázquez Domínguez, Carmen, “Compañías navieras en el puerto de Veracruz en tiempos del régimen porfirista”, en *Sotavento. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, año 6, núm. 11, Xalapa, Veracruz: Universidad Veracruzana, 2001-2002, pp. 53-56.

_____, “Comerciantes, empresarios y banqueros veracruzanos en las postrimerías decimonónicas”, en Carlos Contreras y Claudia Pardo Hernández (coords.), *De Veracruz a Puebla. Un itinerario histórico entre la colonia y el porfiriato*, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1999.

Chapman, John Gresham, *La Construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México: SepStentas/ Secretaría de Educación Pública, 1975.

Coatsworth, J., *Growth against development. The economic impact of Railroads in Mexico*, Dekalb, Illinois: Northern Illinois University Press, 1981.

Cosío Villegas, Daniel, *Historia Moderna de México: El Porfiriato. La vida política interior*, primera parte, vol. 9, México: Editorial Hermes, 1970.

Cruz Velázquez, Romeo, *Administración y desarrollo de la Ciudad de Veracruz, durante la República restaurada 1867-1876*, Tesis doctoral: Universidad del País Vasco, 2015.

García de Benaglio, Marta, *La historia de los tranvías del puerto de Veracruz, 1863-1981*, Veracruz: Museo de la Ciudad de Veracruz, Ayuntamiento de Veracruz, 2019.

García Díaz, Bernardo, *Veracruz: imágenes de su historia. Puerto de Veracruz*, vol. 8, Xalapa: Archivo General del Estado de Veracruz, 1991.

_____, *La terminal ferroviaria de Veracruz*, México: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarril Sureste, 1996.

Hale, C., *The transformation of liberalism in late nineteenth-century Mexico*, Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1989.

Knight Alan, “El liberalismo mexicano desde la Reforma hasta la Revolución (una interpretación)”, en *Historia Mexicana*, vol. 35, núm. 1, 1985, pp. 59-93.

Kuntz Ficker, Sandra, *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano 1880-1907*, México: El Colegio de México, 1994.

_____, “Fuentes para la historia empresarial de los ferrocarriles de México”, en *Revista América Latina en la historia económica*, núm. 23, enero-junio, 2005, pp. 35-48.

_____, (coord.), *La expansión ferroviaria en América Latina* (Colección Historia Mínima), México: El Colegio de México, 2016.

_____, y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México: El Colegio Mexiquense/ Ferrocarriles Nacionales de México/ Universidad Autónoma Metropolitana-Xoxhimilco, 1996.

_____, y Priscilla Connolly, *Ferrocarriles y Obras Públicas*, México: Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora/

- El Colegio de Michoacán/ El Colegio de México/ Instituto de Investigaciones Históricas- Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.
- Lerdo de Tejada, Miguel M., *Apuntes Históricos de la Heroica Ciudad de Vera-Cruz*, Tomo III, México: Imprenta de Vicente García Torres, Calle de San Juan de Letrán, número 3, 1858.
- Medina García, Miguel Ángel, *Cambios sociales y re-articulación espacial. El ferrocarril en Jalisco durante el porfiriato*, Guadalajara: El Colegio de Jalisco, 2014.
- Montero, Luis, “La construcción del ramal ferroviario Tres Valles-San Cristóbal en Cosamalopan, 1909-1913” en Velasco Toro, José y Luis Montero, *Economía y espacio en el Papaloapan veracruzano, siglos XVII-XX*, Veracruz: Gobierno del estado de Veracruz, 2005.
- Ordoñez, César, *La sucursal del Banco Mercantil de Veracruz en Xalapa, 1904-1910*, Xalapa: Instituto Veracruzano de Cultura, 2005.
- Padilla, Paris, *El sueño de una generación: una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, México: Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2016.
- Riguzzi, Paolo, “Inversión extranjera e interés nacional en los ferrocarriles mexicanos 1880-1914”, en Carlos Marichal y Mario Cerutti (coord.), *Historia de las grandes empresas en México 1850-1950*, México: Fondo de Cultura Económica, 1995.
- Rodríguez Kurí, Ariel, *La experiencia olvidada. El Ayuntamiento de México: política y gobierno, 1876-1912*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco/ El Colegio de México, 1996.
- Sánchez Hidalgo, Dora, “La legitimidad de la reforma fiscal; autoridades tributarias y contribuyentes en el mercado de la ciudad de Veracruz, 1875-1889”, en *Secuencia. Revista de historia y ciencias sociales*, núm. 96, septiembre-diciembre, 2016, pp. 73-106.
- Sesma Meneses, Ténoch David, *Entre herraduras y rieles, la inmersión de Xalapa en el mundo ferroviario decimonónico*, Tesis de Maestría en Historia, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2009.
- Skerritt, David, *Una historia agraria del centro de Veracruz: 1850-1940*, Veracruz: Universidad Veracruzana, 2.ª ed., 2003.
- Souto Mantecón, Matilde, “La imagen de la ciudad de Veracruz en doce planos de los siglos XVII al XIX”, en Johanna Von Grafenstein Gareis (coord.), *El Golfo-Caribe y sus puertos. 1600-1850*, México: Instituto de Investigaciones Doctor José María Luis Mora, 2006.
- Tirado Villegas, Gloria, *Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el porfiriato*, Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2007.