



**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE CHIAPAS**



**UNIVERSIDAD DE CIENCIAS Y
ARTES DE CHIAPAS**

MAESTRÍA EN HISTORIA CONTEMPORÁNEA UNACH - UNICACH

T E S I S

**OBRAS PÚBLICAS Y DESARROLLO EN CHIAPAS DURANTE EL PERIODO
GUBERNAMENTAL DE FRANCISCO J. GRAJALES (1948-1952).
EL CASO DE ARRIAGA**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRO EN HISTORIA CONTEMPORANEA**

**PRESENTA
EDILBERTO LÓPEZ CAL Y MAYOR**

DIRIGIDA POR EL: DR. CARLOS URIEL DEL CARPIO PENAGOS

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas

Julio de 2013

Índice

Temas	Páginas
Introducción	6
Capítulo1: Breve historia de Arriaga	
1. 1. Políticas modernizadoras en Chiapas.....	14
1.2. La fundación de Arriaga.....	16
Capítulo II. Contexto nacional y estatal en el periodo de Miguel Alemán Valdés	
2. 1 Lo nacional.....	27
2.1 Lo estatal	33
Capítulo 3. Las carreteras que comunican a la Estación del Ferrocarril y a Arriaga, ¿beneficios para quién?	
3.1 Reparaciones del tramo carretero Arriaga – Tuxtla.....	44
3.2.- La vía carretera de Villa Flores a Arriaga para trasportar pasajeros, maíz y frijol....	51
3.3. La carretera en la Costa chiapaneca planteada para un mismo objetivo.....	63
3.4. La vía Arriaga-Tapanatepec construcción tardía e incompleta.....	67
4. Las obras de sanidad y de embellecimiento en Arriaga.....	78
4.1. El agua potable cumpliendo varios objetivos.....	84
4.2 Pavimentación.....	95
4.3 Mercado público.....	105
Conclusiones	
Fuentes.	

AGRADECIMIENTOS

La presente investigación fue posible gracias al apoyo económico del CONACYT. La beca otorgada me permitió consultar los documentos en el Museo del Ferrocarril y comprar libros para llevar a feliz término este trabajo. También agradezco al Museo del Ferrocarril de la ciudad de Arriaga por los documentos facilitados. Debido a que la mayoría de los documentos sobre Arriaga fueron quemados, los existentes en ese museo fueron de gran importancia para la conclusión de este análisis.

De la misma manera agradezco al Archivo Histórico del Estado de Chiapas, bajo el resguardo del Centro Universitario de Información y Documentación de la Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas (CUID-UNICACH) por las facilidades brindadas para la consulta de sus acervos, así mismo agradezco al personal que allí labora por las atenciones prestadas, por su paciencia y sus comentarios que me motivaron a concluir el proyecto.

A las dos universidades, UNACH y la UNICACH, por la importante decisión de formar maestros y abrirnos un camino para progresar y seguir aprendiendo.

Le doy las gracias al doctor Carlos Uriel del Carpio Penagos por aceptar dirigir la tesis, por el tiempo dedicado al trabajo y comentarios otorgados.

La doctora Roció Ortiz ha sido la persona que me ha brindado su apoyo en todo momento, le agradezco por sus atenciones y por los valiosos comentarios que siempre me ofreció.

DEDICATORIA

Este trabajo es el resultado de una labor en equipo, del esfuerzo realizado hombro a hombro con las personas que me han impulsado cuando me he sentido débil.

Dedico este trabajo al señor Pedro López Ochoa y a la señora María Teresa Cal y Mayor Espinosa, mis padres. Seres que me han inculcado los valores humanos y que son como rocas cuando las situaciones adversas intentan consumirnos, pero tienen el corazón grande que une a la familia para luchar juntos.

A mis hermanos Oscar, Guadalupe, Elodia y Pedro y a toda mi familia por el apoyo moral y económico. Sin ustedes no hubiera hecho posible este sueño.

A Domingo Cal y Mayor, ser que se nos adelantó en el camino desconocido, pero sus recuerdos se quedaron grabados para siempre.

A Gabriela Santos, que durante los dos años de estudiarme apoyó y me tuvo paciencia, factores que fueron muy importantes para llegar al final.

Introducción

Es complicado establecer un concepto de obras públicas debido a los diferentes puntos de vista de los autores. De acuerdo con Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly, obras públicas apenas se está construyendo como objeto de estudio, a partir del conocimiento fragmentario que se tiene de diversos servicios y obras que por alguna razón se conocen como públicos. De ahí las dificultades que enfrenta la definición de los términos. Sin embargo, puede afirmarse que la funcionalidad o el uso que se le atribuye a las obras construidas le otorgan el carácter de publicidad.¹

Siguiendo la propuesta de las autoras mencionadas, lo expresado tiene estrechamente relación con las necesidades sociales, es decir, las obras públicas deben realizarse para beneficiar a todos los sectores de la sociedad, sin distinción económica, color o pertenencia a cualquier ideología, tanto religiosa como política. En otras palabras, el beneficio de las obras públicas debe ser precisamente de manera igualitaria para todo los habitantes.² Bajo esta perspectiva se establecerá el análisis crítico de este trabajo.

El Artículo 115 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, entre sus líneas establece la forma de gobierno republicano, representativo y popular que debe adoptarse para el régimen interior, teniendo como base de su división territorial la organización política y administrativa al municipio libre. En el cual cada municipio será administrado de manera directa por un ayuntamiento de elección popular y no habrá ninguna autoridad intermedia entre éste y el gobierno del estado.³ Importante sería responderse ¿se cumple con lo expresado? Pues constitucionalmente, los presidentes

¹Sandra Kuntz Ficker y Priscilla Connolly, (coordinadoras). *Ferrocarriles y Obras Públicas, (Lectura de historia Económica mexicana)*, Instituto Mora, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM, México 1999, Pp. 141.

² Ibídem.

³ Ver el artículo 115 de la constitución mexicana 1917.

municipales debieran ejercer sus servicios como gestores ante los otros niveles de gobierno, velar por las necesidades del pueblo y tratar de remediarlas.⁴

Hasta la actualidad, los periodos presidenciales se recuerdan por las obras realizadas durante el tiempo administrativo que les correspondió. La demagogia política ha hecho alarde de los beneficios de las obras públicas, y es la causante que los trabajos realizados que a través de la utilidad dada que benefician al pueblo permanecerán en la mente de los habitantes. Son los líderes políticos que alcanzan el poder y los que pregonan su aportación para el cambio o modernización, dejando lo más importante: la equidad de los beneficios de las obras públicas, pues casi siempre favorecen a uno o dos sectores de la población; mientras que la mayoría, la más pobre quedan al margen de esos beneficios.

Cada periodo gubernamental es distinto, las condiciones económicas y políticas difieren. Los proyectos son desiguales, esto según la ideología del que esté en el poder y los medios con que se cuente, es por ello que elegí el periodo gubernamental de Francisco J. Grajales, que inició en el año 1948 y terminó en 1952, el cual coincide con la administración de Miguel Alemán Valdés, presidente del país en el periodo 1946-1952, precisamente los dos pertenecientes al Partido de la Revolucionario Institucional (PRI). Mostrar los efectos de dicho proyecto en la ciudad de Arriaga, la participación del gobierno del estado y la función del ayuntamiento serán los objetivos principales.

El proyecto industrializador alemanista se pretendió ejecutar en toda la república. Bajo el lema democracia y justicia social. Miguel Alemán Valdés estipulaba claramente que el Estado debía brindar la más amplia libertad para las inversiones particulares, reconociendo que el desarrollo económico general era el campo, primordialmente el de la iniciativa privada, y que solamente aquellas empresas indispensables para la economía nacional a la que no atendía la iniciativa privada serían fomentadas por el Estado.⁵

Cabe mencionar que para esos años las condiciones eran especiales debido a la culminación de la segunda guerra mundial. Quizás esas situaciones pudieron orillarnos a una dependencia económica radical con los Estados Unidos de Norte América, o fueron los

⁴ Ibídem

⁵ MedinTzvi, *El sexenio Alemanista*, México ERA, (3ra reimpresión), 1997. Pp. 32

acuerdos realizados por el presidente civil mexicano con el de Estados Unidos. Trabajos como el de *Luis Medina*,⁶MedinTzvi⁷ y Blanca Torres, entre otros, nos ayudaran a entender la situación en la que Miguel Alemán gobernó.

Existen trabajos importantes sobre obras públicas que ayudan al análisis, como el de Daniel Cosío Villegas que estudia el contexto económico, político y social de las obras públicas en el periodo presidencial de Porfirio Díaz, y las principales implicaciones sociales de la construcción de tales obras en el sentido de higiene o salubridad. De acuerdo con Cosío Villegas dichos trabajos tomaron importancia en el porfiriato, pues la política sanitaria de esos años fue fundamentalmente producto de convenios entre los finqueros y el presidente de México para diezmar la mortalidad, pues la falta de mano de obra se convirtió en un problema de la economía durante esos años.⁸

También es interesante el reciente trabajo de María Silvina Mayer Mendel. Ofrece un estudio de la colonia América en la ciudad de Puebla, aunque hay que recalcar que no es historiadora realiza un esfuerzo en la crítica, en particular en los trabajos para la introducción del alumbrado público, el abasto de agua potable, así como la instalación de las tuberías para el drenaje y otras obras públicas. Con ello se confirma que recientemente estos nuevos estudios y enfoque están ganando importancia.⁹

De igual forma para el nivel estatal, estudios realizados para la época contribuyen al enriquecimiento de la tesis. Por ejemplo: los cinco tomos del trabajo de T. Moisés de la Peña, *Chiapas económico*.¹⁰ Son meramente datos estadísticos que no presentan una crítica

⁶Medina Luis De la Revolución Mexicana 1940-195: Civilismo y Modernización del Autoritarismo, México, El Colegio de México, (3ra. reimpresión) 2002.

⁷MedinTzvi, *El sexenio Alemanista*, México ERA.(3ra reimpresión), 1997.

⁸ Cosío Villegas Daniel, [etc.], *Historia Mínima de México*, México, El Colegio de México, 2000.

⁹Mayer Mendel, María Silvina, *La colonia América*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección General de Fomento Editorial, Sistema de Investigación Ignacio Zaragoza, 2005.

¹⁰Moisés de la Peña, *Chiapa Económico IV*, Patrocinado por el General Francisco J. Grajales, gobernador constitucional del Estado, Departamento de prensa y turismo sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, 1951.

a conciencia. Sin embargo, reservadamente nos permite utilizar alguno de ellos. Por su parte, Fernando Castañón Gamboa realizó un trabajo interesante dedicado a los medios de comunicación en el estado de Chiapas, de manera sintetizada, afirma que el atraso económico en esta región del país se debe a la falta y malas condiciones de los medios de comunicación. El seguimiento que le otorga a la carretera Panamericana, nos permite analizar la ruta Tuxtla-Arriaga, que en su trayecto se encontraban importantes fincas que se beneficiaban de la misma.¹¹

Thomas Benjamín en su libro *Tierra rica, pueblo pobre*, de manera general dedica algunas líneas al periodo gubernamental de Francisco J. Grajales, esto con el fin de reforzar su tesis de que Chiapas es de tierra rica, pero las riquezas están en un pequeño grupo y la mayor parte del pueblo es pobre. Los pocos datos que ofrece esta obra para el periodo 1948-1952 fueron rescatados para corroborar que el poder económico y político en esta parte del país estaba en unas cuantas manos.

Chiapas es un lugar de tierras fértiles, y en el periodo mencionado experimentó un auge agrícola. Sin embargo, no obtuvo el crecimiento económico como otros estados del país, principalmente como los del Norte y centro. Hasta esos años únicamente existían algunas fábricas en esta región, como la providencia, o la de hielo en Arriaga, pero fue la materia prima que se pretendió comercializar, no obstante en el desarrollo del trabajo analizaremos si dicho comercio favoreció a la economía chiapaneca.¹²

El interés de analizar las “obras públicas” en la ciudad de Arriaga es precisamente para observar qué tanto beneficio se obtienen de los proyectos presidenciales trazados. En este caso, del proyecto industrializador planteado por Miguel Alemán Valdés, y que Francisco J. Grajales pretendió ejecutar en Chiapas. Y en la ciudad de Arriaga, Omelino Villatoro e Isidro Gutiérrez Candelaria. El primero, fue presidente municipal de la “Ciudad

¹¹AHECH, Fernando Castañón Gamboa “*Panorama histórico de las comunicaciones*” (Sobretiro del 1^{er} número de la revista Ateneo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1951: 112.

¹²Villafuerte Solís, Daniel, *Chiapas Económico*, Gobierno de Chiapas y Secretaría de Educación, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 2006: 12

de los vientos” en 1949-1950.¹³ El segundo, fue líder político y económico directamente facultado como presidente municipal de Arriaga en 1948, 1951 y 1952¹⁴.

Arriaga por su posición geográfica fue una ciudad importante en la economía del estado de Chiapas, en su momento el ferrocarril trajo mejoras económicas, pero posteriormente los automóviles lo desplazarían. Después de que Arriaga dejó de formar parte del departamento de Tonalá, el ayuntamiento del municipio careció de un margen de autonomía, pues los funcionarios locales acataron la mayor parte de las disposiciones que emitieron los funcionarios de los otros niveles de gobierno. Además, fue hasta los años treinta que los presidentes municipales comenzaron a tomar decisiones propias con respecto a la construcción de obras públicas en Arriaga, especialmente las relacionadas con la salud y la educación, las cuales, a diferencia de las obras públicas que se construyeron.¹⁵

Al hablar de las obras públicas en Arriaga, se está construyendo la historia de la ciudad, pues a través de esos trabajos se modifica el espacio en donde un conglomerado de personas convive día a día. La particularidad de ese municipio es que el ferrocarril pasa por ahí, que en la primera década del siglo XX fue importante en la economía chiapaneca, incluso fue clave para la formación de la “ciudad de los vientos”. No obstante, para el periodo de Francisco J. Grajales ese medio de comunicación perdió interés y por lo general era el medio por donde llegaban migrantes centroamericanos a dicha ciudad.

El trabajo está estructurado en cuatro capítulos. En el primero se muestra una breve historia de la ciudad Arriaga, una ciudad que por su posición geográfica fue importante en la economía chiapaneca, formada por la unión de fincas y haciendas cercanas a la Estación Jalisco, considerada como la puerta de entrada y salida del estado de Chiapas. “La ciudad de los torrentes vientos” mantuvo un auge económico gracias al ferrocarril, pero será importante analizar por qué ese auge se truncó y se pretendió recuperar con Francisco J. Grajales.

¹³ Museo de Ferrocarril, *Camino del Viento Historia del Municipio de Arriaga*, Judith Urbina Reyes. Op. Cit. P. 10

¹⁴ Trabajo realizado por el Ingeniero Edgar Octavio Wong Ruiz, *Historia de Arriaga, constante evolución.*:19

¹⁵ AHECH. *El Heraldo*, Número 934, Año, IV Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Volumen 1 de septiembre de 1950: 2

En el segundo se expone el contexto nacional y estatal, esto con el objetivo de mostrar las condiciones de México y Chiapas en el periodo de estudio, enfatizando en el proyecto industrializador de Miguel Alemán Valdés, ya que las comunicaciones y obras públicas tendrían un peso específico para que dicho proyecto pudiera realizarse. Además se analizará cuáles fueron las tácticas utilizadas de cada uno de los mencionados para llegar al poder, pues aquí es donde despunta el poderío del PRI.

En el tercer capítulo se muestra un análisis de los trabajos carreteros que comunicarían a Arriaga con Villa Flores, Tuxtla, Tonalá y Tapanatepec, es decir con el Centro, Frailesca, Costa y la metrópoli. Esto con el objetivo de darle seguimiento al proyecto industrializador de Alemán que Grajales ejecutaba en Chiapas, y valiéndome de la filosofía marxista realizar una crítica a los beneficios de dichas vías, esto a partir de la utilidad de cada una de ellas.

En el cuarto capítulo se abordan los temas: agua potable, drenaje, empedrado y pavimentación, además del mercado público. Se identifican los sectores sociales a los que fueron dirigidos las distintas obras y servicios públicos, y se analizarán las políticas nacionales en cuanto a salubridad y seguridad para establecer el impacto de esas políticas en el ámbito municipal y el grado de centralismo en las decisiones de los funcionarios locales. En este apartado se considera el grado de autonomía del ayuntamiento de Arriaga y la orientación de las políticas locales en torno a las obras y servicios públicos mencionados.

Capítulo I

Arriaga, Chiapas, una breve historia

El ferrocarril se consideró importante en el proyecto de modernización económica de Chiapas a fines del porfiriato y fue clave para la fundación de algunos centros poblacionales de la costa chiapaneca, específicamente de la actual ciudad de Arriaga.

Porfirio Díaz, bajo el lema positivista de “orden y progreso” puso en funcionamiento la nueva política centralista, en donde “la manipulación de los diputados, senadores y magistrados federales eran la táctica”. Las elecciones realizadas de manera indirecta demuestran que en el plano electoral las leyes no siempre se cumplían, aunque existía un interés por brindar una apariencia de legalidad o de respetar la forma. Dicha política permitió al presidente de la república permanecer por mucho tiempo en el poder, además de concluir con los planes de modernidad que se propuso.¹⁶

El orden político y el desarrollo económico fueron las bases que Díaz procuró para impulsar uno de sus objetivos más ambiciosos, el de modernizar el país a través del establecimiento de nuevas redes de comunicación como vías férreas, líneas telefónicas y de telégrafo entre los estados de la República. Argumentaba que era la manera adecuada de poner a México al nivel de las potencias.

En buena medida como resultado de la represión, para principios de 1890, Díaz había consolidado de tal manera su posición política en todo el país que no tenía oposición ni rivales. A principios de ese año, con el propósito de demostrar la modernización económica hizo las líneas férreas, los principales objetivos eran comunicar los puertos y agilizar el comercio. El sector más dinámico de la burguesía nacional, agricultores, comerciantes e industriales, fueron quienes impulsaron la construcción de ferrocarriles y otras vías de comunicación, con el objeto de movilizar todos los recursos sociales necesarios para alcanzar la prosperidad económica

El presidente debía tener la autorización del congreso para contratar la construcción de nuevas vías férreas y de esta manera inició su propósito en noviembre de 1880, producto en gran parte de las exportaciones y de los acuerdos de la deuda externa, obtuvo un

¹⁶ Speckman Guerra, Elisa (*et al*), *Nueva historia mínima de México*, México, COLMEX, 2003: 199.

superávit, esto permitió a su sucesor, el general Manuel González, a partir de diciembre de 1880, concluir esa idea con la construcción de las líneas del Ferrocarril Central, que ligó con Ciudad Juárez y del Ferrocarril Nacional (México-Veracruz) con Nuevo Laredo. Al concluir el Porfiriato, en 1910, el país pasó de tener en 1877 un sólo ferrocarril de 460 kilómetros, a contar con una red ferrocarrilera de 19, 000 kilómetros.¹⁷

Los trabajos del tendido de vías del ferrocarril se llevaron a cabo en el norte y centro del país, es decir, en Chiapas apenas se proponían proyectos al respecto, la modernidad se negaba a entrar por las puertas del estado ubicado en el sureste de México. Para 1888, en los estados de Tabasco, Veracruz, Oaxaca y Chiapas se comercializaba cacao, tabaco, plátano, añil, café, maíz, frijol y café principalmente, además también cuero de cabra, caballos, carne, ya sea salada o seca y vendían ganados en pie.¹⁸

El traslado de las mercancías se efectuaba de manera rústica, es decir; los mozos (tamemes) cargaban sobre sus hombros costales o cestos que contenían el producto vendible, e incluso transportaban sobre sus espaldas al patrón, adaptándole previamente al indígena una silla en la espalda y una correa en la cabeza (mecapal) que le ayudara al equilibrio. Posteriormente el traslado de las mercancías y personas lo harían utilizando el caballo y yuntas de buey (como se percibe en la foto 3) con lo cual se agilizó el comercio hacia los puertos.¹⁹

¹⁷ Cosío Villegas, Daniel, [et al.] *Historia mínima de México*, El Colegio de México, México, 2000. Pp.131.

¹⁸ Estados Unidos Mexicanos, Secretaría de Fomento Sección 4ª, *Informes y documentos relativos a sistemas frigoríficos y descripción geográfica y estadística del estado de Chiapas*, por Alfonso Luis Velasco, México, mayo 17 de 1888:81.

¹⁹ Moisés T. de la Peña, *Chiapas Económico I*, Patrocinado por el General Francisco J. Grajales, gobernador constitucional del Estado, Departamento de Prensa y Turismo sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, 1951: 85.

Foto 1:Una calle de Arriaga



Se observa campesinos con carretas y yuntas de bueyes, medio de transporte que se utilizaba para trasladar a personas, mercancías y productos agrícolas. Además se observan calles sin pavimentar, casas con tejas de barro, sin duda forma parte de la periferia de la ciudad debido a las condiciones de vida que se perciben. Ahí las obras públicas tardarían más en llegar. Las condiciones económicas de las personas que habitaban la zona no eran propicias para contar con esos servicios, en gran medida porque las necesidades eran muchas.

Fuente:Museo del Ferrocarril, Arriaga Chiapas (S/F)

1. 1. Las políticas modernizadoras en Chiapas

En 1891 Díaz envió a Chiapas al joven administrador Emilio Rabasa, quien como gobernador debía su poder al presidente de la República y no a los grupos locales, es decir, Emilio Rabasa fue elegido por don Porfirio Díaz y a diferencia de otros, éste no pertenecía a ninguna camarilla política en el estado, sino que debía su carrera política por completo al presidente. Rabasa se convirtió en gobernador de Chiapas en una época favorable en que la naciente clase empresarial esperaba una dirección definida (1891-1894). Es por ello que

muchos mencionan que esta es la época en que inicia la modernidad en Chiapas, pues como argumenta Thomas Benjamin, durante este periodo se hicieron importantes progresos en la centralización política y en el desarrollo económico.²⁰

En cuanto al tendido de los rieles y el ferrocarril, por la importante producción de café, Chiapas necesitaba del medio de comunicación para hacer más ligero el traslado del grano al destino portuario, para luego exportarlo. El estado fue la última entidad durante el gobierno de Porfirio Díaz en donde se construyó el ferrocarril. De 1902 a 1908 una vía de gran extensión bautizada como “Ferrocarril Panamericano” se tendió bajo el financiamiento del capital extranjero y fue un factor importante para la conformación de las actuales cabeceras municipales en toda la llanura costera de Chiapas, con la concentración de nuevos núcleos poblacionales en su trayecto.

El proyecto fue ejecutado por la empresa norteamericana ThePanamericanRailwayCompany, formada en Nebraska y Chicago, Estados Unidos.²¹ La construcción tuvo sus deficiencias, pero éstas se consideraron naturales, recordando a este respecto que los ferrocarriles inmediatos, el de Veracruz al Pacífico y el Nacional de Tehuantepec habían tenido problemas para instalar los rieles pero con el tiempo éstos habían ido desapareciendo. Se comentaba que las fallas del Panamericano desaparecerían rápidamente porque los terrenos eran planos, además de que la vía se estaba mejorando. Los beneficios que se esperaban serían de gran provecho, como se apreciaban de manera directa en la economía de los dueños de fincas y fábricas y en una menor proporción económica en los mozos.

En Chiapas se hicieron trabajos importantes en los años de 1886 a 1890, muestra de ello fue la construcción y tendido de las vías del ferrocarril de Tonalá a Puerto Arista, siendo gobernador del estado Manuel Carrascosa (1887-1891), pero se detuvieron por falta de recursos económicos.²² Finalmente, en 1901 y 1902 se iniciaron los trabajos aprovechando el material abandonado en Puerto Arista y la estación Aurora. Pero fue hasta 1904 que se

²⁰ Thomas Louis, Benjamin, *El Camino a Leviatán*, Chiapas CONECULTA, Dirección General de Publicaciones, Regiones : 22

²¹ Molina Pérez, Valente, *Por los Rieles de Chiapas, Construcción del ferrocarril Panamericano*, Gobierno de Chiapas, Asociación de Cronistas del Estado de Chiapas y Canal 10, México, 2006: 29

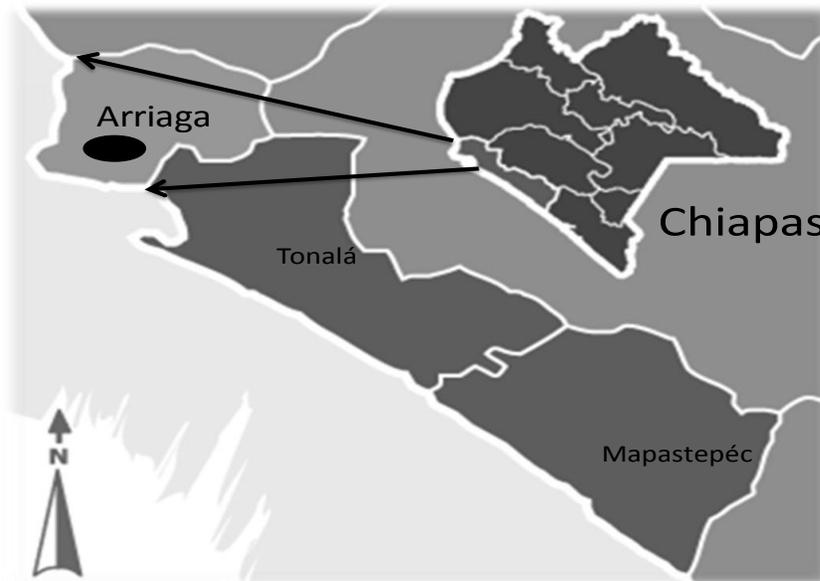
²² *Ibíd.*

multiplicó el trazo de las vías férreas, las que en lugar de continuar para el centro del estado, tomaron rumbo hacia el istmo, hasta llegar a Picacho, hoy Ixtepec, Oaxaca, entroncando con el tramo conocido como “El Tehuano”, que recorría transversalmente el Istmo, de Tehuantepec a Coatzacoalcos. En 1906 se continuó rumbo al Suchiate en el sur del estado, concluyéndose el tendido el 1 de julio de 1908, fecha en la que sin ninguna ceremonia se colocó el último riel.²³

1.2. La fundación de Arriaga.

La llegada del ferrocarril fue fundamental para la fundación de Arriaga, lugar localizado próximo a la frontera con Oaxaca, en la Llanura Costera de Chiapas.

Mapa 1. Ciudad de Arriaga, ubicación geográfica.



Fuente: www.Arriaga.chiapa.mx. Con modificaciones realizadas para resaltar a la ciudad Arriaga.

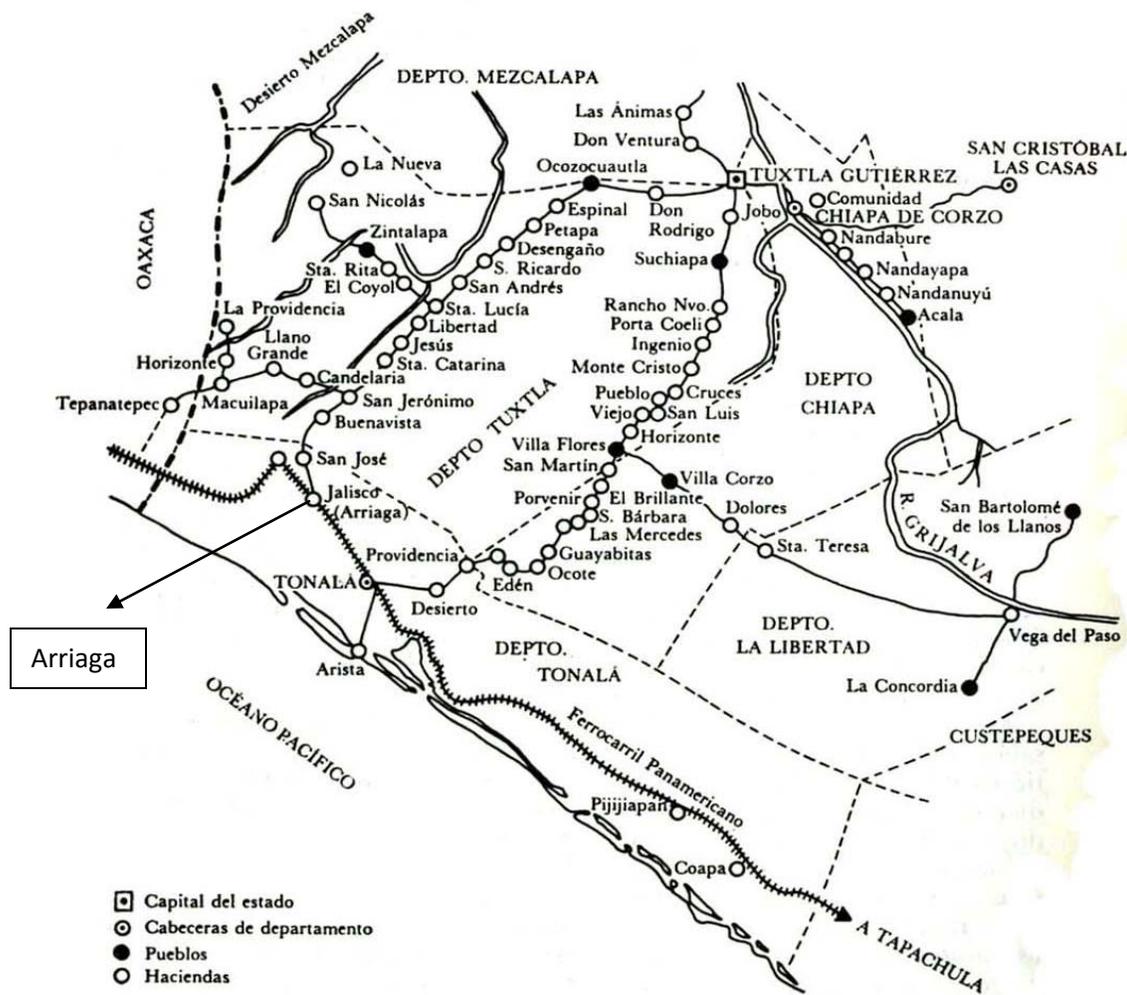
Para 1900, el territorio chiapaneco estaba compuesto por departamentos y fincas, es por ello que Arriaga no existía como pueblo, ni mucho menos tenía el nombre de Arriaga. En ese entonces conformaban el poblado las haciendas ganaderas, “Jalisco” propiedad del

²³ AHECH, Fernando Castañón Gamboa, “Panorama histórico de las comunicaciones” (Sobretiro del 1^{er} número de la Revista Ateneo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1951: 112

señor Juan Esteban Gutiérrez; “Buenos Aires” propiedad de don Alejo Zepeda; “La Formalidad”, del señor Ambrosio Gutiérrez; de igual manera “La Reforma,” de la señora Isabel Vázquez de Villatoro; también se unen a la lista la finca “Italia,” del señor José Chivardi, “Candelaria,” propiedad mancomunada, y “Santa Rosa,” del señor Víctor del Solar. Además de un poblado denominado “La Punta” y el mancomún de “Calera,” que constituía la Agencia Municipal de la que fue primer agente el señor Francisco Castillejo.²⁴

²⁴ Wong Ruiz, Edgar Octavio, *Historia de Arriaga, constante evolución*:17

Mapa 2: Pueblos, fincas y rutas de los valles occidentales en un mapa del Porfiriato



Fuente: Secretaría de Fomento Mexicano, 1908.

Arriaga es la última localidad de una cadena de pueblos a lo largo de una ruta de la Depresión Central a la Costa. El mapa permite ver claramente que para ir de Tuxtla a la Costa existían dos caminos, el ya mencionado que terminaba en Arriaga y el otro que pasaba por Villaflores terminando en Tonalá. Para 1948 la vía de Villaflores fue modernizada y pasando por Buenavista (hoy Tierra y Libertad) llegaba a Arriaga. La de Tuxtla fue modernizada mucho antes debido a la importancia comercial hacia el centro del estado.

En 1905 el señor John M. Neeland, de nacionalidad estadounidense, accionista y constructor del Ferrocarril Panamericano, concibió la idea de fundar en la ranchería que

entonces ocupaba el sitio primordial de la estación, denominada en aquella época “Jalisco” y en los terrenos contiguos que eran el mancomún del mismo nombre y el de Huahuapan, una colonia agrícola con compatriotas suyos. Para lograr su propósito fundó en su tierra natal una compañía colonizadora que aportó el capital necesario para la empresa.²⁵ Es decir, estadounidenses trataron de colonizar estas llanuras y para ello levantaron material fotográfico a las orillas del río Lagartero para propaganda, mostrando la fecundidad de las tierras, imaginando excelentes arboles frutales colgando en racimos de naranja y plátano por ejemplo. Fotografiaron barcos y veleros de juguete navegando en las escasas aguas del río mencionado para llamar la atención sobre la supuesta facilidad de navegación. No faltaron gringos que se tragaron tales embustes, se vendieron a 25 dólares lotes variados de 7 a 10 hectáreas y también los solares de la población que la compañía trazó y que hoy es Arriaga²⁶. Chiapas es tierra rica, pero Arriaga no se ha caracterizado por ser un lugar agrícola, su labor ganadera destaca más en su economía.

Fue el señor Rafael García, comisionado por la compañía y con dinero de ella, quien compró tierras a los propietarios, que eran muchos, y ya reunidas todas las porciones en una sola hizo el traspaso a la mencionada compañía de esa propiedad conjunta, por medio de la escritura pública que el señor García otorgó a favor del señor, John W. Bedwell, secretario de aquella asociación. Cuando los estadounidenses que compraron las tierras se percataron de la realidad no les quedó de otra que regresarse o buscar otro lugar, y la mayoría de los terrenos quedaron en manos de John W. Bedwell²⁷

La estación Jalisco del Ferrocarril Panamericano cobró gran importancia pues todos los productos procedentes del centro del estado que eran trasladados en carretas, a lomo de bestias o a espaldas del mozo, tenían que ser llevados al ferrocarril. La estación mencionada era la más cercana y la que servía de enlace para el traslado de la mercancía hacia los puertos.

²⁵ A.H.E.CH. Secretaría General de Gobierno, Sección de Fomento y Obras Públicas, Expediente 259, Tomo XI, Exposición de proyecto del decreto relativo a la dotación de fondo legal al pueblo de Arriaga, del presidente municipal de dicho pueblo, Mariano Díaz, al Gobernador del estado, Coronel Pablo Villanueva. 1919. Pág. 2

²⁶ AHECH , *El Heraldo*, Número 934, Año IV, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Volumen 1, septiembre de 1950, por Moisés T. de la Peña P. 2

²⁷ *Ibíd.*

En unos cuantos años los habitantes de Jalisco aumentaron considerablemente y la necesidad de obras públicas u otros medios de subsistencia se acentuaron, pero como la estación era dependiente del departamento de Tonalá, estaba supeditada a las necesidades generales del departamento.

Un nuevo núcleo poblacional se estaba formando bajo los intereses políticos y de la élite comercial, por lo que en el año de 1909 un grupo de vecinos convocaron a una junta con el propósito de pedir al gobierno del estado que declarara a Jalisco pueblo. A esta junta asistieron los señores Santiago Gutiérrez, Florentino Valverde, Isidro Meléndez, Juan Balboa, Germán Bezares y Carmen Escobar entre otros. También se planteó el cambio de nombre, de Jalisco por el de Arriaga, en honor a don Ponciano Arriaga, un político de mucha fama, quien hizo importantes proyectos en el estado de Jalisco.²⁸

La petición fue entregada al gobernador en turno y con ello un hecho de suma importancia se avecinaba, pues una vez logrado el reconocimiento como pueblo Arriaga tomaría sus propias decisiones para atender las necesidades y demandas de los distintos sectores de la población.

Fue hasta 1910 que se le asignó la categoría de pueblo; además, Florentino Valverde, el entonces presidente municipal y el grupo de personas antes mencionado, optaron por cambiar el nombre, por acuerdo del Ayuntamiento se llamaría Arriaga.

²⁸ Esta es una de las versiones que se maneja, existen otras pero no están lo suficientemente documentadas. Ponciano Arriaga nació el 19 de noviembre de 1811 en la ciudad de San Luis Potosí. Murió en su ciudad natal el 12 de julio de 1865. Estudió la carrera de abogado. Ingresó a la vida pública del país, inició su carrera política como secretario del general Esteban Moctezuma; desde entonces se conoció a Arriaga como hombre de ideas liberales y avanzadas. Figuró en diversos puestos públicos en su Estado natal, del que fue regidor, diputado al Congreso local y secretario de gobierno, llegó a ser jefe del Partido Liberal. De 1843 a 1846 fungió como diputado al Congreso de la Unión, fue después nombrado ministro de Justicia y Negocios Eclesiásticos en el gabinete del presidente Arista. Por sus ideas liberales, Santa Anna lo desterró a los Estados Unidos, donde trató a Juárez, Mata, Ocampo, y Cepeda Peraza, con quienes fundó la Junta Revolucionaria. Durante la Guerra de Reforma, acompañó al presidente Juárez y a su gabinete hasta el establecimiento del gobierno en el puerto de Veracruz y en sus éxodos al norte del país, durante el imperio de Maximiliano. En 1862 fue gobernador interino de Aguascalientes y al año siguiente del Distrito Federal, hasta la salida de Juárez de la ciudad de México. Murió en plena lucha entre la República de Juárez y el Imperio de Maximiliano. (*www. Durango. net. mx.*).

Foto 2: Puente en las vías del Ferrocarril Panamericano en Arriaga



Fuente: AHECH. Fondo fotográfico, sobre 267. Año 1950

Atraviesa el río Lagartero, a pesar de los trabajos de agua potable había personas que se bañaban en las corrientes de dicho río, además, a lo lejos se perciben casas humildes que pertenecían a familias de bajos recursos. En su periodo, el presidente de la república Miguel Alemán Valdés puso en marcha un proyecto de reparación y rehabilitación de las vías del ferrocarril siguiendo la postura industrializadora, sin embargo no fue suficiente para cumplir con las demandas y necesidades del transporte en Chiapas.

Después de una serie de análisis, el gobernador interino del estado, José Inés Cano (1909-1911 y 1914) en 1910, otorgó a la joven comunidad la categoría de pueblo con el nombre de Arriaga.²⁹

Arriaga estaba formada por una congregación de habitantes de varias haciendas y ranchos, principalmente ganaderos como los ranchos Joaquín Hojaman, el Sauce, Las Cruces, La Trinidad, Las Piedras, San José, también se integraron a la lista los ranchos Cama, San Antonio, Arroyo del Tigre, Monte Bonito, San Isidro, El Coyol, El Matoche, La

²⁹ Decreto número 12, AHECH, Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa, *Periódico oficial del estado de Chiapas*, Tomo XXVII, Número 23, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Junio 4 de 1910: 2

Esperanza, Habsburgo, La Libertad, también Las Maravillas, Sin Pensar, Rancho Nuevo, La Historia, Bota de Oro, La Tapasón, El Desierto, Las Lomas, el Nilo, Las Crucecitas, El Grijalva, Milán, Santo Domingo, Santa Rita, de igual manera La Gloria Bella Vista, La Victoria, Punta Flor, La Florida, San Bartolo, Tabasquito, Morelia, El Alba, Villa Mil, San Antonio, El Sosiego, San Felipe, Las Marías, Dolores, Solo Dios, EL Bosque, Piedra de Cal, La Concepción, Carrizal y San Rafael.³⁰

El primer presidente que tuvo el pueblo de Arriaga fue el señor Justo Vargas, nombrado de manera provisional por el Congreso del estado al declararse pueblo. Posteriormente esta persona convocó a elecciones populares; en dicha contienda resultó electo Juan de Mata Meléndez.³¹

Una vez formado el pueblo de Arriaga, el poder político y económico quedó en manos de los finqueros y los gringos, pues como parte de su política, Porfirio Díaz fraccionó grandes extensiones de tierra a través de las compañías deslindadoras. Ofreció a los colonos terrenos a precios muy bajos. Paralelamente los exentaba del pago de impuestos durante diez años y los eximía del servicio militar. En el caso de Chiapas, estos colonos en su mayoría procedían de Estados Unidos, Alemania y China, aunque hay que aclarar que los chinos ingresaron como peones. Fueron ellos los que, mediante el argumento de agilizar el comercio y poner al estado de Chiapas al nivel económico que México quería para proyectarse a la altura de las potencias, propusieron la apertura de caminos y el tendido de líneas de teléfono para establecer una mejor comunicación.³²

Por el año de 1907 se efectuaron los trabajos para instalar líneas telefónicas que comunicaran a la Estación Jalisco con el centro del estado. Cristalizaba así el proyecto que se había planeado para el estado de Chiapas, con el objetivo de mantener la comunicación permanente del centro a la costa y de la costa al centro.³³

³⁰ Ibídem.

³¹ Ibídem.

³² Tenorio, 1998, pp, 61-62; González y González, 2000, citado por Julio Contreras en la tesis *Entre la higiene y la salubridad del abasto de agua en los principales centros urbanos de Chiapas 1880-1940*: 41

³³ AHECH, Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa, *Heraldo de Chiapas*, Tomo I, Número 40, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 7 de Abril de 1907: 6

Los cables y postes para realizar el tendido de líneas no fueron fáciles de manejar ya que los terrenos eran muy accidentados, sobre todo en el tramo comprendido entre el Cerro Buena Vista y Jiquipilas, aunque era mucho más abrupto el camino del Cerro la Sepultura a la Estación Arriaga, no impidió que esta parte del estado de Chiapas contara con este medio de comunicación.

Arriaga, convertida en puerta de entrada y salida del estado de Chiapas, fue el punto geográfico donde se realizaba la recepción de los productos que transportaba el Ferrocarril Panamericano a los puertos o al centro del país. Para ello, la apertura de un camino que comunicara esta parte del estado era importante. En 1904, año en que se abrió la estación Jalisco se iniciaron los trabajos de apertura del camino de “La Sepultura” para llegar directamente a la estación, en lugar de dar vuelta por las fincas Orizaba y Providencia, por donde pasaba el viejo camino de Tuxtla a la Costa.³⁴

Los trabajos se efectuaron de una manera lenta debido a los problemas económicos existentes en el estado y la dificultad para el traslado de los materiales y herramientas, aunado al poco apoyo del gobierno federal. Muestra de ello es que hasta 1908 se terminó el trazo de la carretera entre las fincas “Buena Vista” y “Santa Lucía”, con una distancia de 35 kilómetros 933 metros, habiendo una distancia de Jalisco al lugar donde terminaron los trabajos de 63 kilómetros 684 metros³⁵.

Recordando que antes de la incursión de los automóviles las carretas jaladas por bueyes, las recuas de mulas y los viajeros a caballo transitaban el camino mencionado. No obstante, la carretera agilizó el traslado de mercancías a la Estación, además de medio de gran provecho para los hombres de negocios. Camilo Borrego viendo la posibilidad de acrecentar su capital, invirtió como sesenta mil pesos en dos coches Fiat, con la idea de establecer la ruta Arriaga-Comitán, transportando pasaje, carga, correo, etcétera.³⁶ Los tramos fueron dificultosos para transitar, las mismas carretas y el mal clima provocaron

³⁴ Moisés T. de La Peña, *Chiapas económico*, tomo 2, estudios patrocinados por el General. Francisco J. Grajales Gobernador del Estado, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, Departamento de Prensa y Turismo sección Autográfica 1951, Pp. 434.

³⁵ *Heraldo de Chiapas* Tomo. II, Número. 29, Tuxtla Gutiérrez, enero 19 de 1908: 1

³⁶ AHECH, Fernando Castañón Gamboa, “*Panorama histórico de las comunicaciones*” (Sobretiro del 1^{er} número de la Revista Ateneo), Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 1951:118

desperfectos en la arteria vial, pero se fueron reparando año tras año contratando cuadrillas que realizaban el pesado trabajo.³⁷ La modernidad en la carretera llega en el año 1935, cuando se perfeccionó la carretera de Tuxtla-Arriaga, los problemas mencionados diezmaron y por ende la economía arriaguense se vio favorecida.³⁸

Como se observa, el factor económico giró en torno al desarrollo y modernización de los medios de comunicación, principalmente en el caso del ferrocarril, la mayoría de los trabajos realizados eran para llegar en un menor tiempo a la estación del ferrocarril más cercana, y Arriaga era la más importante para el Centro y Los Altos de Chiapas por su posición geográfica, y por todo esto fue clave en la economía del estado.

El Panamericano tenía una cuenca económica que comprendió 19 municipios, cruzaba la cabecera de 12 de estos, con una población en esa época de 210, 000 habitantes y con área general de 11, 050.00 kilómetros cuadrados, de esa área, 500, 000 hectáreas constituían la zona costera. Transportaba anualmente 400, 000 quintales a 450, 000 quintales de café oro; 30 a 40, 000 toneladas de maíz, de 25 a 30, 000 reses, 2, 000 toneladas de ajonjolí, también 40 a 50,000 toneladas de plátano, entre otros productos, además el ferrocarril surtía mercancías a Chiapas que mas necesitaba.³⁹

A medida que Arriaga crecía las necesidades de distinta índole no se hicieron esperar. Drenaje, agua potable, pavimentación eran unas de ellas, en donde se involucraba a la mayoría de la población, es decir, aunque la mayoría de los beneficios fueron obtenidos por la clase pudiente, se inicia una preocupación por la clase baja.

Cierto es que los trabajos para dotar de agua potable a esta ciudad se iniciaron en el primer tercio del siglo XX. No obstante, la infraestructura que involucró a la mayoría de la población se produjo hasta 1935, cuando se construyó una cortina para la distribución del

³⁷ AHECH, Secretaría General de Gobierno, Sección de Fomento y Obras Públicas, Expediente. 10, 15, Tomo. II, *Telegrama de la jefatura política de Tuxtla Gutiérrez*, 14 de enero de 1911.

³⁸ *El Heraldo de Chiapas* op. cit: 2

³⁹ AHECH, Fernando Castañón Gamboa, “*Panorama histórico de las comunicaciones*”: 112

vital líquido.⁴⁰ El drenaje, empedrado, pavimentación, mercado público, etc., también iniciaron por esos años, pero se intensificaron años después⁴¹.

La elevación de Arriaga a la categoría de ciudad trajo consigo beneficios. El 1 de diciembre de 1943 se realizó ese acto siendo gobernador del estado el doctor Rafael Pascasio Gamboa y presidente municipal de Arriaga el señor Nicasio Guízar. El cambio de categoría se dio a conocer en un decreto de la Legislatura del Estado el segundo domingo de diciembre de 1943.⁴² A partir de entonces se realizaron importantes obras como las antes mencionadas, principalmente en el centro de la ciudad, donde radicaban las familias económicamente poderosas, o en su defecto se instalaban negocios como hoteles y farmacias, como la que se observa en la fotografía siguiente.

Foto 3: La Farmacia Mexicana, en una esquina de la ciudad de Arriaga



Fuente: AHECH. Fondo fotográfico, sobre 267. Año 1950

⁴⁰ AHECH, Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa, 470, *Informe rendido por el gobernador provisional de Chiapas, Licenciado Amador Coutiño ante la XXXVI Legislatura local del Estado*, Imprenta del Estado, Tuxtla Gutiérrez Chiapas. México, 1936: 8

⁴¹ Véase la tesis obras públicas en Arriaga (1910-1950).

⁴² Museo de Ferrocarril, *Camino del Viento Historia del Municipio de Arriaga*, Judith Urbina Reyes, Ayuntamiento municipal, 1982: 8

La política modernizadora de Díaz se reflejó con mayor fuerza en Chiapas a finales del siglo XIX, los núcleos poblacionales surgidos en la costa, por donde pasaba el Ferrocarril Panamericano son producto de ello, Arriaga es uno de estos casos de pueblos surgidos por la política económica establecida por Porfirio Díaz. Aunque los beneficios fueron directamente para los extranjeros colonizadores, la economía chiapaneca encontró nuevos caminos comerciales.

Por otra parte, el surgimiento de una nueva clase política y empresarial se benefició directamente de los medios de comunicación construidos e instalados, pues creían que estos eran los medios que Chiapas necesitaba para impulsar su economía y hacer crecer sus bienes, fue a través de la política que Díaz implementó que la modernidad llegó a Chiapas y se siguió por muchos años. Claro que la riqueza predominante en el estado fue crucial para tal objetivo, la materia prima existente, las condiciones climáticas eran propicias para realizar agricultura en gran escala.

Capítulo. II

Contexto nacional y estatal en el periodo de Miguel Alemán Valdés

2.1- Lo nacional

Es importante mencionar las condiciones de México en el periodo de Miguel Alemán Valdés (1946-1952), no olvidando que los estragos de la Segunda Guerra Mundial y la Guerra Fría fueron importantes para la dependencia económica con el país vecino del norte.

México antes de la Segunda Guerra Mundial colocaba el 23% de sus exportaciones y compraba el 29% de sus importaciones en el mercado europeo. Más aún, se abastecía en Europa del 37% de las materiales industriales, del 35% de los artículos alimenticios y del 28% de los bienes de consumo durables. El 25% de los minerales iba hacia Europa y también el 16% de los productos industriales.⁴³ Pero las condiciones cambiarían después del movimiento bélico mundial.

El proyecto de industrialización propuesto por Alemán Valdés pretendió estabilizar la moneda mexicana y por ende la economía del país, elevando el número de industrias. Sin embargo, el obstáculo que enfrentó el presidente de la república de ese periodo fue la creciente desigualdad social y económica cuando, debido a la inflación, los salarios disminuyeron significativamente y los ingresos de la clase alta aumentaron enormemente gracias al auge económico que produjo la guerra.⁴⁴

La postulación como candidato a la presidencia del ex secretario de gobernación de Ávila Camacho traería dificultades con los Estados Unidos, ya que éste pretendía recomendar a Ezequiel Padilla. Empero la astucia de Alemán Valdés y las condiciones en la que Estados Unidos se encontraba por la Guerra Fría, mediante una entrevista con Guy Ray, primer secretario de la embajada norteamericana, logró el visto bueno de los norteamericanos.⁴⁵

⁴³Medin ,Tzvi, *El sexenio alemanista*, México, ERA. (3ra reimpresión), México, 1997, Pp. 16

⁴⁴ Katz, Friedrich, *Nuevos Ensayos Mexicanos*, México Distrito Federal. ERA. 2007, Pp. 461.

⁴⁵ Medina, Luis, *Historia de la revolución mexicana, 1940-1952: Civilismo y Modernización del autoritarismo*, México, el Colegio de México, 2002. Pp.82

En julio de 1946 se celebraron finalmente las elecciones, en las que participaron también el PC (Partido Comunista) y el PFP (Partido Fuerza Popular). Los resultados se dieron de la siguiente manera: Alemán Valdés del PRI logró el 77.90% de los votos frente al 19.33% otorgados a Padilla, el 1.2% a Castro del Partido Nacional Constitucionalista (PNC) y el 1.48% a Calderón, del Partido Reivindicador Popular Revolucionario (PRPR)⁴⁶

Ya estando en el poder Miguel Alemán, las actividades referidas en el plan industrializador fueron puestas en práctica, se le dieron facilidades de seguridad al capital nacional y al extranjero, claro está que con mayor eficacia para el de los Estados Unidos, pues era a quienes debían de convencer para invertir en México. En la seguridad ofrecida se incluía la estabilidad monetaria y la paz interna del país,⁴⁷ aparentando un ambiente propicio para las inversiones. Recordando que la táctica alemanista para ganarse la confianza de Estados Unidos fue la política anti comunista, la implantación de una nueva ideología adaptada a la postura del país vecino. Luis Medina expresa que para lograr controlar a los comunistas se pretendió la eliminación de la izquierda del elemento oficial, controlar los movimientos obreros mediante lo que llegaría a conocerse como el “charrismo” y otorgar concesiones al liderazgo sectorial del partido oficial.⁴⁸ Además se hicieron cambios en el Artículo Tercero de la Constitución Política, en donde se facultaba la imposición de una educación nacionalista, borrando de un tajo la pretendida educación socialista de Lázaro Cárdenas.

La prensa fue fundamental para la divulgación de este nacionalismo implantado, donde la política de buena vecindad así lo requería.⁴⁹ El charrismo, la cooptación y la represión serían algunos de los medios de sometimiento alemanista y conformarían

⁴⁶ AHECH, La *Opinión*, Número. 43, AÑO 1, Arriaga Chiapas agosto de 1946: 1

⁴⁷ Basurto, Jorge, *La clase obrera en la Historia de México, del Avilacamachismo al Alemanismo (1940-1952)*, México, siglo XXI. (2da edición), 1996: 97

⁴⁸ Medina, Luis, *Historia de la revolución mexicana, Op. cit:* 2

⁴⁹ Aguilar Camín, Héctor y Lorenzo Meyer, *A la sombra de la Revolución Mexicana*, México, Cal y Arena (13 reimpresión), 2006: 229.

definitivamente en este sexenio un disciplinamiento.⁵⁰ Muchos, entre ellos Lorenzo Meyer, lo expresan como sistema de colaboración entre las clases sociales.⁵¹

Recuperar el auge económico de la república era una de las prioridades del nuevo presidente, pues según él, le preocupaba el desempleo que acarrearía la inflación,

La estrategia alemanista para superarla consistió en la postulación de un intenso desarrollo económico, incrementando tanto la producción agrícola como la industria por medio de la sustitución de importaciones. En verdad se trataba de continuar con el impulso del crecimiento económico que se presentó tan patentemente durante el periodo bélico, solo que esta vez en circunstancias adversas... por la vía de la sustitución de importaciones de productos de consumo, debería posibilitar el acelerado crecimiento del PNB.

Claro está que la iniciativa privada venía a cuento en lo que se refiere a las grandes inversiones en obras públicas, para lo que se necesitaban materiales y maquinas sumamente caras que presionaría seriamente la balanza de pagos precisamente en razón directa al aceleramiento del proceso de industrialización.⁵²

A la iniciativa privada se le unieron empresas extranjeras, que como anteriormente mencioné, gozaban de protección y libertad en el país. Las inversiones crecieron de manera importante, principalmente en lo agrario, estableciéndose el apoyo a la “pequeña propiedad”. Esta política fue catalogada como un éxito en la economía en los primeros años de los cincuenta⁵³

El proyecto de agricultura de irrigación jugó un papel importante para los objetivos de recuperación de la economía nacional, principalmente el algodón, café, frijol y maíz. La economía mexicana pudo estabilizarse en los primeros años de gobierno de Alemán. No obstante, a mediados de 1948 el presidente tuvo que enfrentar un serio desafío, se

⁵⁰Medín, Tzvi, *El sexenio alemanista*, Op. cit: 54.

⁵¹ Meyer, Lorenzo, “*La encrucijada*”, en *Historia General de México*, México, El Colegio de México (4rta. Reimpresión, México, 1999: 1302.

⁵²Medín, Tzvi, *El sexenio alemanista*, Op. cit: 104,105.

⁵³ Meyer, Lorenzo, *La encrucijada*, Op. cit: 1280.

presentó una gran agitación política como consecuencia de la devaluación de la moneda, el desempleo, las huelgas y una pronunciada alza de los precios.⁵⁴

En los primeros años del periodo alemanista se asignó recurso suficiente para lograr una abundancia de productos que movilizaran el mercado interno. Sin embargo, los proyectos fueron dirigidos a lugares que cumplieran con las condiciones propicias para lograr las metas planteadas. Es decir, se efectuaron sembradíos en terrenos vírgenes, lugares con ríos importantes para realizar la agricultura de irrigación. No obstante, los beneficiados en gran medida fueron los inversionistas del sector privado. Las tierras y los créditos fueron facilitados a la clase pudiente, a los que tenían la posibilidad económica para solventar los gastos que se presentaron, apoyados por el presidente de la república.⁵⁵

El auge agrícola contribuyó a la recuperación económica, sin embargo, se exportaban otros productos principalmente a los Estados Unidos de Norteamérica, creándose a partir de este periodo una dependencia radical de la República Mexicana con el país vecino. De esta manera se refleja que el proyecto alemanista se estaba realizando gracias a las bondades otorgadas por el país vecino del norte.

Si por un lado los medios de comunicación enaltecían los logros en la economía, por el otro trataban de ocultar la crisis de alimentos, de entre los cuales se encontraba la carne de res.⁵⁶ El problema de la fiebre aftosa provocó por un tiempo el impedimento de la exportación de la carne de res a Estados Unidos. El presidente en turno formuló y mandó realizar el proyecto de control de la fiebre, esto con el apoyo del vecino del norte.⁵⁷

Recursos que proporcionaban la agricultura, ya sea de algodón, maíz u otros productos fueron destinados a combatir el problema de la ganadería, que en los primeros años no originó ganancia alguna. La recuperación de este sector se produjo ya para los dos últimos años del periodo gubernamental de Miguel Alemán. Aunque cabe mencionar que se vendían carnes enlatadas.

⁵⁴Medin, Tzvi. *El sexenio alemanista* op. Cit:49

⁵⁵ Torres, Blanca, *Historia de la Revolución Mexicana La utopía Industrial (1940-1952)*, México, El Colegio de México, 1984: 44.

⁵⁶*Diario Popular Es*, Año III, Número.323, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, junio de 1951:2

⁵⁷ Meyer, Lorenzo, *La encrucijada. Op. cit: 1281.*

Al problema de la carne se le unió la escasez de azúcar, arroz y otros alimentos que en el mercado interno se conseguían a un costo muy alto. Los productos básicos eran regulados por la Secretaría de Economía. Para minimizar los abusos publicaban a diario la lista de precios de los artículos de primera necesidad que se expedían en el mercado, lo cual pretendía que las amas de casa se orientaran perfectamente antes de hacer sus compras. Por ejemplo.

Cuadro 1: Lista de precios y productos básicos de primera necesidad⁵⁸

Producto	Precio/Kg o pieza
Maíz	0.25
Manteca de cerdo	3.50
Frijol negro	1.20
Chile ancho	4.20
Café en grano	2.00
Canela en rajas	12.00
Azúcar granulada	0.80
Huevos de gallina	0.20c/u
Arroz	1.20
Gallinas	4.00 pieza
Sal fina	0.25
Pollos	2.00
Papas	0.40
Guajolotes	10.00 pieza
Fideos cualquier clase	2.00

Fuente: *El Herald*. Número. 247. Año.1 Tuxtla Gutiérrez. Chiapas. Mayo 1948: 3.

La lista se publicaba en los diarios para mantener informada a la población del costo establecido a dichas mercancías, de esta manera se quería impedir el abuso debido a la escases de alimento existente en 1948 principalmente. En muchos de los casos el problema de los alimentos era reflejo de una mala distribución de los recursos para la producción agrícola y apoyo a la producción de alimentos. La prioridad era satisfacer la demanda en el

⁵⁸ Esta lista se publicó a diario durante el sexenio de Alemán, *El Herald*. Número. 247, Año1 Tuxtla Gutiérrez. Chiapas, mayo 1948: 3.

exterior, aunque se divulgaba que lo más importante era el abastecimiento del interior de la república.

Otro problema que el alemanismo enfrentó fue la polio, epidemia también llamada parálisis infantil, para 1950 se emplearon medidas sanitarias para su control. La principal consistió en aislar de manera rigurosa, al menos por 21 días a las personas contagiadas. Como los medios de transmisión más frecuentes eran la ingestión de sustancias contaminadas con los virus que se encontraban en las heces y beber agua contaminada, se realizaron en algunos lugares de la república mexicana trabajos para instalar el agua potable y drenaje, además de pavimentación de calles.⁵⁹ Al igual que con la fiebre del ganado Estados Unidos prestó apoyo al control de la epidemia, pues estaba atacando a la mano de obra barata y se presentaba un peligro de propagación hacia sus habitantes.⁶⁰

Las obras públicas fueron fundamentales para agilizar el comercio y el crecimiento de la industria. La apertura y construcción de carreteras fue prioridad para Alemán y para el sector privado. El 40% de la inversión pública sexenal fue destinada a transportes y comunicaciones.⁶¹ Un país bien comunicado llamaría la atención de los empresarios. La inauguración del Ferrocarril del Sureste y el de Sonora-Baja California también fueron hechos con este fin. Además se establecieron como las obras claves del sexenio. Con la reparación de las vías del ferrocarril, apertura de caminos y carreteras se pretendía ofrecer las condiciones propicias para el crecimiento industrial.

Para que Miguel Alemán Valdés lograra poner en práctica su proyecto industrializador tuvo que establecer el autoritarismo, para ello colocó a gobernadores que fueran fieles a su mandato. Guanajuato, Tamaulipas, entre otros estados sintieron el poder del PRI. En Chiapas, a finales de 1946 y principios de 1947 el general César A. Lara fue nombrado gobernador sustituto de Juan M. Esponda, debido al abandono de su gubernatura un año antes de lo estipulado. La retirada de Esponda fue fundamental para que Francisco J. Grajales tomara las riendas en Chiapas. Si las condiciones para su proyecto no existían, él los fabricaba.

⁵⁹ Davies E. Diane, *El Leviatán Urbano*, La Ciudad de México en el siglo XX, México Fondo de Cultura Económica, 1999. Pp. 175.

⁶⁰ *Diario Popular Es*, 17 junio de 1951: 1951.

⁶¹ Basurto Jorge, *La Clase Obrera en la Historia...* Op. Cit: 108

2.2. Lo estatal

El general Francisco J. Grajales fue electo candidato oficial del PRI para la gubernatura de Chiapas en el año 1946. Era la persona adecuada para obtener los resultados esperados, la popularidad ganada por el simple hecho de ser chiapaneco jugó a su favor. Los resultados de la votación indicaron 48,854 votos para Francisco J. Grajales, 32, 854 para el ingeniero Gil Salgado Palacios, y Bernardo Palomeque Cruz con 13,811 votos.⁶²

Foto 4: Ingeniero y General. Francisco J. Grajales. (1948-1952).



Fuente: exposición de Marcelo A. Figueroa Martínez. Jefe del archivo Histórico Tuxtla Gutiérrez, septiembre de 2008.

Por un buen tiempo llevó acabo visitas a municipios del estado de chiapas exponiendo su proyecto, que no era otro que el seguimiento del plan presidencialalemanista. Como todos los políticos, durante su campaña como candidato a la gubernatura prometió mejorar las

⁶²*El Heraldo*, Número. 250, Año 1, Tuxtla Gutiérrez, 23 de mayo de 1948:1

condiciones de vida existentes con las obras públicas para el “beneficio del pueblo”. Esto era su discurso, pero el verdadero objetivo fue el apoyo al sector privado, como se explicará más adelante.

Para diciembre de 1948, el gobernador electo estaba tomando posesión. El cuatrienio que se iniciaba con un centralismo mucho más marcado traería cambios importantes principalmente en lugares claves para la producción agrícola.

A la menor brevedad, el nuevo gobernador se dio a la tarea de conformar su gabinete, el cual quedó estructurado de la siguiente manera.

Cuadro 2: Lista oficial de funcionarios

Gral. Francisco J. Grajales Dr. Manuel Sirvent Ramos Cap. Manuel Moreno D Tte. Augusto García Lic. Arturo Gutiérrez H Prof. Octavio León Lic. Alejandro Real Moguel Arq. Héctor Montiel C Ing. Daniel Balboa R. Dr. Teófanés López Arista Ing. Humberto Barbosa D Miguel Álvarez del Toro Dr. Faustino Miranda Prof. Alfonso Falconi del B. Prof. Manuel A. Corzo R. Prof. Romeo C. Zebadúa Prof. Alberto Gutiérrez Armando Duvalier Antonio Palavicini M Manuel Zepeda Lara Lic. Rómulo Calzada Lic. Reynol A. Ocampo Lic. Oscar Solís Pascacio Prof. Agripino Gutiérrez Moisés Enríquez Gal. Raymundo J. Camacho Romeo Corzo Flores Lic. Alberto Marín Barreiro Ing. Vicente Quintanilla Roel	Gobernador del Estado Srio. Gral. De Gobierno Srio. Particular Srio. Privado Oficial Mayor de Gobierno Tesorero Gral. del Estado Jefe del Departamento Admivo. Directo. Gral. de Obras Públicas Director. Gral. de Comunicaciones Director Gral. de Ganadería Director Gral. de Agricultura Director Gral. del Museo de Historia Natural Director del Instituto Botánico Director de la Campaña Alfabetización. Director de Educación Física Director de Educación Pública del Estado Director del ICACH Director de la Biblioteca y Museo de Antropología Director Gral. de Catastro Jefe del Departamento de Compras Jefe del Departamento de Asuntos Económicos Procurador. Gral. de Justicia Presidente de la Junta de Conciliación y Arbitraje Jefe del Departamento de Prensa y Turismo. Jefe del Departamento de Telecomunicaciones Inspector. Gral. de Policías Jefe del Departamento de Tránsito Jefe del Departamento Consultivo Pte.de la Comisión Agraria Mixta. ⁶³
---	--

Hay estudios que mencionan que los años de 1946 a 1952 fueron de estabilidad económica, corresponde a un periodo de consolidación de las políticas heredadas de Miguel Alemán, orientadas al desarrollo industrial, donde la productividad del campo creció como consecuencia de la aplicación de las tecnologías de la “Revolución Verde”, que permitió

⁶³ AHECH. Fondo de Secretaría General de Gobierno, Caja 19, serie 238/1, Por Alfonso Montaña, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1949.

obtener excedentes que fueron transferidos a la industria mediante bienes-salarios y materias primas⁶⁴. Es sabido que en Chiapas no hay industria pero la agricultura y posteriormente la ganadería jugaron un papel importante en la economía del Estado.

Chiapas se caracterizó por ser uno de los estados con mayor producción de maíz, teniendo como el sitio importante en ese rubro a la Frailesca. En Arriaga se encontraba un almacén o bodega en donde se depositaba la mayoría del maíz y frijol producidos en la zona Centro y Costa, además de otros lugares del mismo Estado. Los granos se mantenían en la bodega para que en tiempos posteriores se vendieran a ciudades que lo necesitaran.

La producción de maíz en 1951 superó por mucho a la de años anteriores, se tenían almacenadas cuatro mil toneladas de maíz, se mencionó que era demasiado para el consumo de la costa, ya que con unas 1600 toneladas bastaban para solventar las necesidades que se produjeran, además que en esa zona se empezaba a cosechar algo de maíz en el mes de agosto. No obstante, el gobernador del estado prohibió la salida del maíz fuera de Chiapas, ejerciendo una estrecha vigilancia, a fin de evitar toda filtración de este producto por los caminos adyacentes a Arriaga, toda remisión de maíz que se hacía en esa colonia sería bajo la responsabilidad de las autoridades de dicho territorio y se harían acreedores de a sanciones que la ley imponía.⁶⁵

El almacenamiento del grano se puede analizar de dos formas: en primer lugar, como una táctica comercial; es decir, si para esa fecha la abundancia de maíz provocó bajas en los precios y por consecuencia en las ganancias, lo ideal era esperar para vender más caro. Por otro lado, la consideración de robo, discurso empleado por personalidades de la gobernación del estado y por el mismo *Diario Popular ES*, dicho discurso consistía que personas de la presidencia municipal de Arriaga solicitaban permiso para sacar maíz para venderlo, argumentando que el grano que se encontraba embodegado en Arriaga se estaba picando. Esto, las autoridades gubernamentales lo tomaron como una invención por parte de los almacenistas para que se les otorgara el permiso, libertad que fue negada.

⁶⁴ Villafuerte Solís, Daniel, *Chiapas Económico*, Gobierno de Chiapas y Secretaría de Educación, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 2006, p. 12

⁶⁵ A.H.E.CH, Fondo de Secretaria General de Gobierno, Sección 6, Comunicaciones, serie 611/1, caja 6, Arriaga, Chiapas, mayo 11 de 1951, del Administrador de Renta Francisco J. Burelo al ciudadano Bulmaro Magariño, Agente Fiscal Colonia Emiliano Zapata, Municipio de Arriaga.

El problema del maíz se hizo fuerte a medida que trascurrían los días, las exigencias para sacar grano del estado se realizaban con mayor frecuencia. A pesar de la negativa de los permisos, varias personas, valiéndose de compadrazgos o influencias se dedicaron quietamente a coyotear permisos fuera del control gubernamental, para sacar el maíz de Chiapas. Para tal fin se extendieron numerosas tarjetas que estaban firmadas por el señor Hoffner Mendoza e imprimidas con el sello de economía, esas tarjetas las estuvieron vendiendo según la cantidad de maíz que fuera a amparar siguiendo el rango de \$15.00 por tonelada.⁶⁶

La información del *Diario Popular ES* presta para el análisis. Sus escritos contienen las tan anunciadas anomalías que provocaban los almacenistas, personal de economía y autoridades de Arriaga. Sin embargo, de ninguna manera expone los verdaderos intereses gubernamentales, pues se limita a decir que los permisos no eran autorizados para impedir la escasez y alza del precio del tan ansiado grano.

Sería de gran utilidad encontrar en las columnas del diario el verdadero interés por negar los permisos solicitados, esto no ocurrirá. Sin embargo, se entiende esta postura como una táctica comercial, además que el periódico maneja esta línea de la política oficial favoreciendo en todo momento una sola versión, la cual mostraba ante el público una buena imagen del gobierno del estado. No obstante, la poca disposición de los furgones suficientes en los ferrocarriles fue una parte del problema para trasladar el grano a otros estados, por lo que pudo acontecer que ese maíz se perdiera ya que su almacenamiento estaba hecho en lugares que no garantizaban por largo tiempo su adecuada conservación. Ciertamente que en la estación de Arriaga se mandaban algunos furgones con azúcar y regresaban con maíz para movilizar el producto, pero no eran suficientes.⁶⁷ Además, por otras fuentes se informó que se presionó a los comerciantes para que vendieran a CEIMSA (compañía con la cual el gobernador tenía un acuerdo comercial) a razón de 1.30 pesos el kilo y no a \$1.40 como oficialmente pagaba esta dependencia en otros lugares de la república.⁶⁸

⁶⁶*Diario popular ES*, Número. 302, 12 de mayo 1951: 1y4.

⁶⁷*AHECH. El Heraldo*, Número. 743, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 12 de enero de 1950: 1

⁶⁸*El Costeño*, Arriaga Chiapas, Número. 22, 16 de octubre de 1953: 1

A la par del problema del maíz, Chiapas sufría escases de gasolina. Arriaga contaba con una agencia comercial de este combustible (PEMEX) que fungía como abastecedora de gasolina de las líneas de camiones que transitaban en la mayor parte del territorio del estado de Chiapas.

De igual forma y debido a la información del *ES*, la problemática se puede entender de dos maneras: en primer lugar, y la manejada por el diario. Debido a la escasez del combustible la agencia de Arriaga vendía a personas privilegiadas, con esto se estaba perjudicando al público, a las empresas de transportes y a los ruleteros. Por otro lado, la escasez de gasolina perjudicaba a los transportistas, empresas de trasportes, etcétera, pero en ningún momento el diario menciona los nombres de los dueños de las líneas de trasportes. Los patrones buscaban la manera de no ver afectada su economía, que sus ganancias no disminuyeran, por ello analizaron los medios para que el combustible se les vendiera. Hasta mandaron traer a Talancón, superintendente de Ventas en la División Centro y Sur de Petróleos Mexicanos, según para investigar el mangoneo que se estaba realizando en Arriaga y que repercutía a todo el estado⁶⁹

El problema del maíz y de la gasolina es de seriedad para la clase alta, pues son estos que dependen directamente de ellos, pueden dar mil argumentos, pero el verdadero interés está en sus bolsillos. Claro que hay personas que utilizaban el petróleo para prender un mechero e iluminarse por las noches, pero ellos no perdían tanto si se escaseaba el combustible, como los inversionistas y comerciantes.

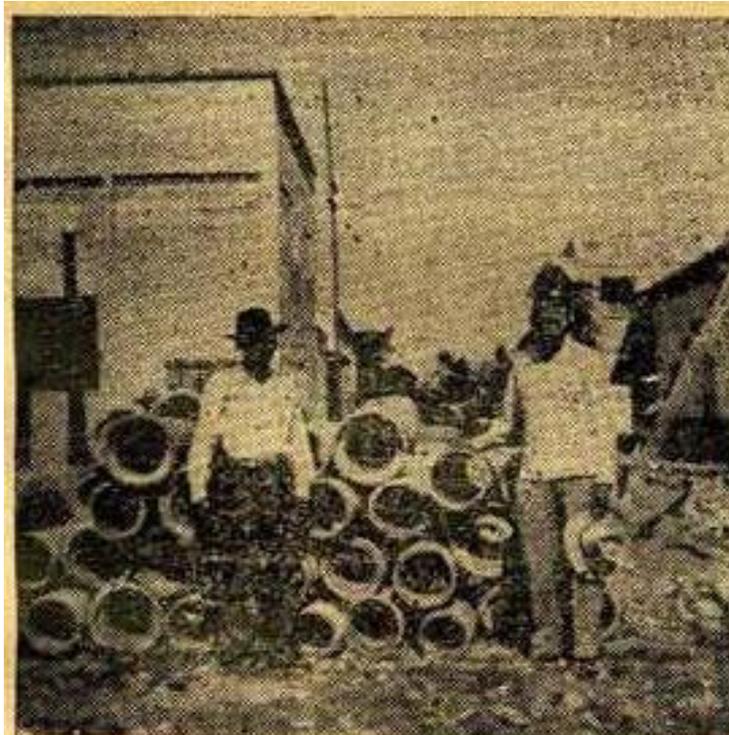
Chiapas sentía los estragos de la inflación, el apoyo dirigido a un solo sector de la sociedad fue el parteaguas de paros laborales que se presentaron principalmente en grupos ferrocarrileros, que fueron disueltos en ocasiones de manera violenta, pues legalmente esto no estaba permitido por la ley. Recordemos que en el sexenio de Miguel Alemán se realizaron modificaciones en artículos de la constitución para obrar con mayor seguridad, por ejemplo, reprobaban las huelgas y paros laborales, ya que se consideraban antinacionalistas.

Decíamos que la construcción o apertura de carreteras y rehabilitación de las vías férreas eran necesarias para la movilidad de los productos agrícolas y por ende el desarrollo

⁶⁹ “Serios cargos a Pérez Pastrana sobre gasolina”, *Diario Popular ES*, Número 306, 17 de mayo de 1951: 1

económico del país. Francisco J. Grajales en su discurso de toma de protesta menciona que las comunicaciones tienen gran influencia en la vida de los pueblos, por lo que tendría especial empeño en construir el mayor número que le fuera posible. A este propósito y en coordinación con el plan trazado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, continuaría la construcción de las iniciadas por administraciones anteriores y abrir nuevas vías para el ágil traslado de los productos del campo. Agregó en cuestión de salubridad, que tendría como atención importante mejorar la higiene y dotar a las poblaciones que carecían de agua potable y drenaje, como los trabajos que se hicieron en Escuintla y se observa en la siguiente fotografía⁷⁰ Esta fue una de las políticas o medidas sanitarias que se emplearon para controlar la poliomielitis, que para 1948 se contabilizaban 20,000 enfermos contagiados de esta enfermedad en Chiapas.⁷¹

Foto 5: Trabajo de drenaje que se realizó en Escuintla en el año 1950



Fuente: *Diario Popular ES*. 1951.

⁷⁰. *El Heraldo*, Número. 189, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 7 de marzo de 1948: 3

⁷¹*El Heraldo*, Número. 226, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 24 de abril de 1948: 1

El proyecto económico propuesto por Alemán Valdés lentamente se estaba realizando en el sureste de la república. Uno de los tramos carreteros fue el que se realizó para agilizar el comercio en el Soconusco. En junio de 1951 se iniciaron los trabajos para perfeccionar esta vía que iría al Triunfo, importante zona cafetera del estado de Chiapas. Para dichas actividades la Junta Municipal de Obras Publicas contaba con la cantidad de 15 mil pesos. Aunado a ello, se iniciaron los trabajos carreteros en la colonia “Tres de Mayo,” dependiente de Escuintla, con iniciativa de la Junta Municipal de Obras Públicas, aportando la cantidad de 5 mil pesos.⁷²

El cuatrienio de Francisco J. Grajales es la influencia del presidente civil que tardíamente llegó a profundizar en Chiapas. Aunque no se respeta el concepto de republica federal, es catalogado como el inicio de la nueva forma de hacer política y que hasta hoy día permanece. En ese periodo se presenta una notable ascendencia de los bienes económicos de la clase alta y un estancamiento en los campesinos.

Las obras realizadas en toda la república fueron bajo un mismo lineamiento y en Chiapas también se hicieron sentir la política centralista cuyo principal dirigente estaba en la metrópoli. El gobernador y el sector privado costearon obras de infraestructura que otorgaron movilidad a los productos agrícolas a otros lugares del estado y de la república. Los municipios clave fueron apoyados por estos sectores y Arriaga fue uno de ellos, aclarando que eran los terratenientes los que se vieron beneficiados directamente en ese sexenio (1946-1952).

⁷²*Diario Popular ES*, 30 de junio de 1951: 5

Capítulo 3

Las carreteras que comunican a la estación del ferrocarril y a Arriaga, ¿beneficios para quien?

El proyecto alemanista estaba estructurado con base en la agricultura. A la par del esfuerzo industrializador se planteó el logro del incremento acelerado en la producción agrícola, en donde las oportunidades de estabilizar la economía se hacían más viables. No obstante, las condiciones para el traslado de los productos eran precarias, pero existían zonas con más potencialidad agrícola, posibilidades de fácil comunicación y una buena calidad de la mano de obra calificada, a las cuales se les otorgaban mayor apoyo. Además, se realizaron obras públicas de infraestructura, como vías de ferrocarril, carreteras, etc., para lograr el desarrollo de las áreas productivas.

La preocupación por crear las condiciones materiales propicias para el crecimiento económico, como fue la infraestructura productiva y vial del país, acudiendo al endeudamiento externo, se reflejó en que el 40% de la inversión pública sexenal fue a nivel federal destinada al transporte y comunicaciones, el 7% a la electricidad y el 12 % al petróleo.⁷³ Lo importante aquí es resaltar el porcentaje dedicado a las comunicaciones, cierto que los trabajos en la cuenca del río Papaloapan y Tepalcatepec para obras de riego, la generación de energía eléctrica y abastecimiento de agua potable de las poblaciones, fueron trascendentales para la producción agrícola, la salud y la seguridad.⁷⁴ Pero transportar la materia prima y mantener activo el comercio permitiría a los empresarios, principalmente extranjeros, facilidades en sus labores comerciales.

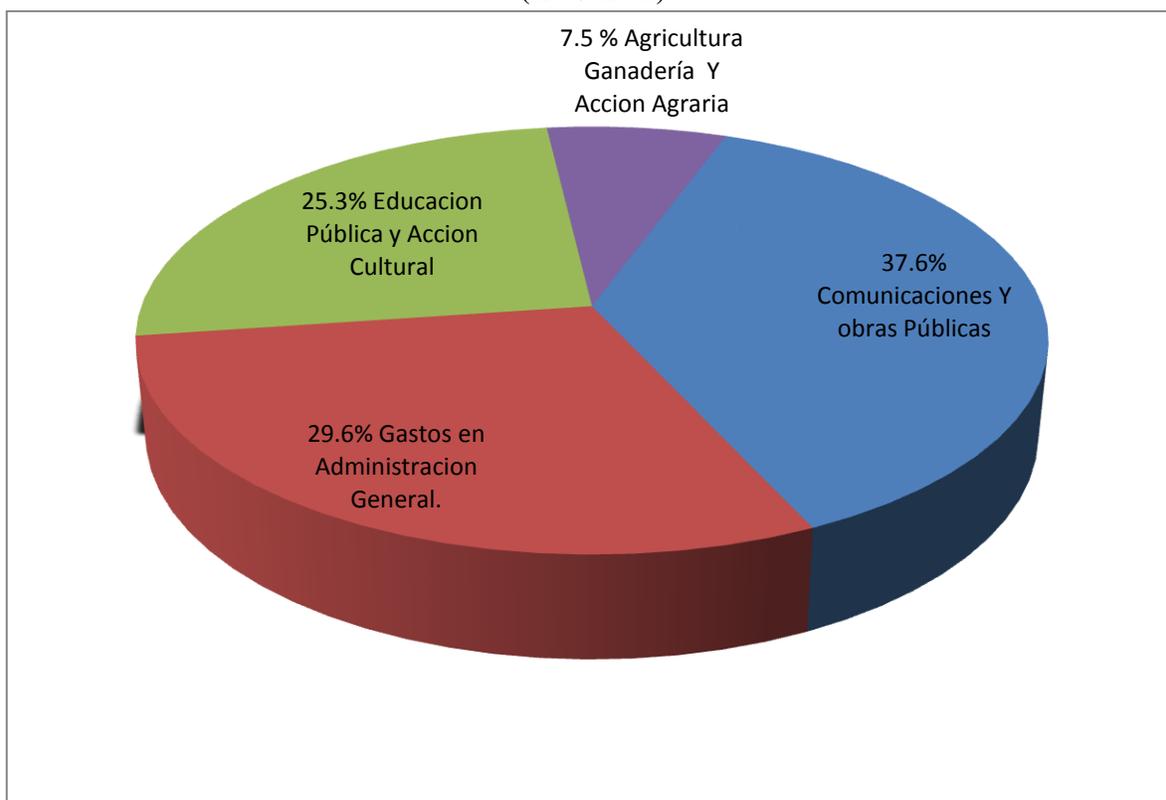
En Chiapas se experimentó un auge agrícola principalmente en los dos últimos años del periodo de gobierno de Francisco J. Grajales. Importante será mencionar los trabajos de infraestructura realizados bajo su administración, ya que de esta manera podremos disipar algunas dudas, por ejemplo: ¿qué seguimiento le dio Grajales al plan alemanista?, ¿cuál fue el desarrollo económico durante su gobierno?

⁷³ Basurto Jorge, *La clase obrera en la Historia de México, del Avilacamachismo al Alemanismo (1940-1952)* México, siglo XXI, 1996: 108.

⁷⁴ Torres Blanca, *Historia de la revolución Mexicana 1946-1952, La Utopía industrial*, México, El Colegio de México, 1984: 70

Según datos del último informe de gobierno del general Francisco J. Grajales, 29, 782,516.94, pesos que correspondieron al 37.6% del presupuesto económico fueron destinados a las comunicaciones y obras públicas; al gasto de administración general, se le asignó el 29.6%, es decir, 23, 503,799.12 pesos; de igual forma a la ganadería, a la agricultura y a la acción agraria se le fijaron 5, 940,666,63 (7.5%), y por último, el 25.3% (20, 065, 332.54 pesos) se destinaron a la educación pública y a la acción cultural.⁷⁵

Grafica 1: Distribución del presupuesto económico en el periodo de Francisco J. Grajales. (1948-1952)



Fuente:Elaborado a partir de Cuarto Informe de Gobierno Rendido por el Gobernador Constitucional del Estado Gral. Francisco J. Grajales. A la XLIV Legislatura del estado de Chiapas, 1 de noviembre de 1952. Sección Autográfica, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas. 1952.

Como se puede observar en la gráfica, las autoridades estatales dieron prioridad a las comunicaciones, los trabajos de apertura de caminos, reparación y modernización de

⁷⁵ AHECH, cuarto informe de Gobierno Rendido por el Gobernador Constitucional del estado General Francisco J. Grajales, A la XLIV Legislatura del estado de Chiapas, 1 de noviembre de 1952, Sección Autográfica, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas. 1952.

carreteras, de tal forma que durante el cuatrienio 1948-1952 se realizaron dichas obras en el territorio chiapaneco, principalmente en los sitios estratégicos o de productividad agrícola.

Hemos dicho que Arriaga por su posición geográfica fue importante en la economía del estado de Chiapas. No obstante, el ferrocarril fue la clave para lograr mantener activo el comercio y por consecuencia ganancias al sector privado.

Desde los primeros años del siglo XX existía la preocupación por la apertura y modernización de carreteras que agilizaran el traslado de los productos de las regiones Centro, Altos, Frailesca y Soconusco a las estaciones del Ferrocarril Panamericano, y a su vez transportarlo a los puertos o centro de la república mexicana⁷⁶. No podemos asegurar que en los primeros años del siglo XX las carreteras ofrecieran las condiciones propicias para llegar en tiempo récord a la estación de Arriaga, esto debido a que los polvosos, y en tiempos de lluvia, fangosos caminos, no lo permitían. La modernización de las arterias automovilísticas se realizó de 1933 en adelante con la Junta Local de Caminos del Estado, asfaltando, sustituyendo los puentes de madera por los de concreto, entre otras perfecciones realizadas, que permitían en primer lugar una mayor seguridad y por ende rapidez en los viajes, en segundo lugar, el ahorro económico por parte de los finqueros, dueños de haciendas y comerciantes de la región.⁷⁷

El mantenimiento de las carreteras era costoso pero necesario para sostener activo el comercio en esta parte de la república mexicana. Los trabajos carreteros realizados hasta antes de 1950 eran catalogados también como obras públicas y los recursos empleados eran repartidos entre el sector privado, estatal y federal, aunque el beneficio directo era para los de la clase alta que necesitaban esas obras para mejorar las condiciones de comunicación del estado de Chiapas, ya que otros estados de la República se encontraban mejor comunicados.

La mayoría de las vías carreteras llegaban a Arriaga y con ello individuos que buscaban una mejora económica trabajando como cargadores en los vagones de ferrocarril. Estas carreteras no fueron construidas a un mismo tiempo debido a las dificultades que

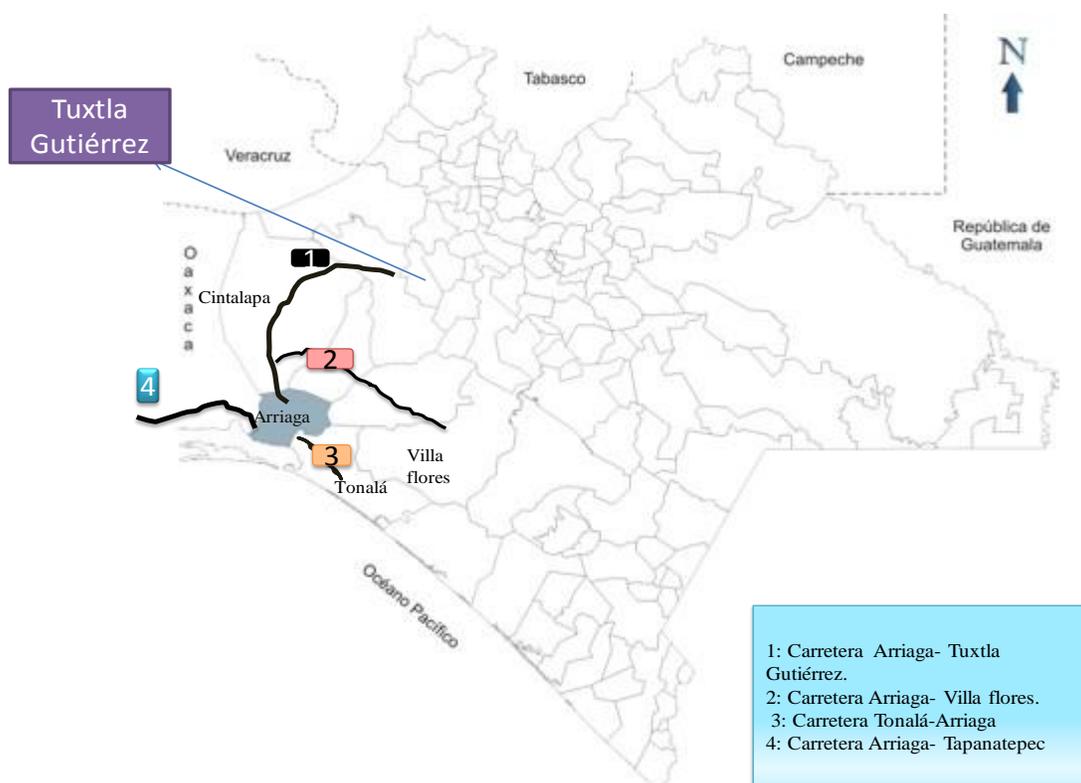
⁷⁶*Heraldo de Chiapas*, Tomo. II, Número. 29, Tuxtla Gutiérrez, enero 19 de 1908: 1

⁷⁷AHECH, FCG, *Chiapas nuevo*, Semanario Popular, Año VI, Número 306, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 3 de diciembre de 1942:1.

proporcionaba la misma naturaleza, los costos económicos y en ocasiones por la falta de mano de obra y máquinas.

Ya lo mencionaba Francisco J. Grajales: “dos necesidades cardinales tiene Chiapas y hay que hacerles frente: las comunicaciones y la educación,”⁷⁸ si la ignorancia se combate con la educación, el comercio y la economía con las comunicaciones. Cuatro rutas fueron importantes en el periodo 1948-1952 para lograr comunicar a Arriaga con todo el estado y con la metrópoli: Arriaga-Tuxtla, Tonalá-Arriaga, Arriaga-Villa Flores y Arriaga Tapanatepec.

Mapa 3. Las cuatros rutas que comunican a Arriaga.



Fuente: [htt. www. Google. mapas de Chiapas](http://www.google.com/maps). Alterado por Edilberto López Cal y Mayor.

Se observan las cuatro rutas que comunicaban a la ciudad de Arriaga, a través de ellas se trasladaban los productos agrícolas para luego trasportarlos en ferrocarril. De esta manera se convirtió en el almacén de los granos procedentes de todo el estado.

⁷⁸Benjamin, Thomas, Chiapas, *Tierra Rica, Pueblo Pobre, Historia política y social*, México, Grijalbo 1995: 244.

Al llegar a la gubernatura Francisco J. Grajales, expresó que las comunicaciones tenían gran importancia en la vida de los pueblos, por lo que tendría especial empeño en construir el mayor número posible con ese propósito y en coordinación con el plan trazado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, continuaría la construcción de la carretera iniciada por administraciones anteriores y abriría otras nuevas. Dichas obras dieron continuidad al proyecto trazado por Alemán Valdés, en el cual la industrialización necesitaba de las condiciones propicias para florecer. Desafortunadamente Chiapas aun no contaba con la infraestructura adecuada para el desarrollo industrial.⁷⁹

Desde 1946, año en que inició su periodo presidencial Miguel Alemán Valdés, la inquietud por la apertura, construcción y perfeccionamiento de las carreteras no cambió drásticamente. Años más tarde se tomaron decisiones importantes al respecto. La importancia del traslado de los granos motivó a los sectores federal, estatal y privado a realizar inversiones en las carreteras, principalmente las que comunicaban a la “ciudad de los vientos”, lugar en donde se encontraba la bodega en que se almacenaban los granos provenientes de otros lugares de la entidad.

3.1 Reparaciones del tramo carretero Arriaga – Tuxtla

La arteria vial Arriaga –Tuxtla fue primeramente un camino carretero. El tránsito de animales de silla y tracción (caballos, bueyes, etc.) era constante, aunque peligroso principalmente en el tramo denominado “La Sepultura”, ubicado en la Sierra Madre. Esa vía era importante para comunicar la Costa de Chiapas con las zonas Centro, Frailesca y Altos; era la más transitada y por ello centró la atención de los gobiernos para perfeccionarla.

Desde 1907, año en que se abrió al tránsito el tramo denominado La Sepultura, el recorrido a la estación Jalisco se hizo más corto, aunque hay que mencionar que era muy

⁷⁹ AHECH. *EL Herald*, Número. 189, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 7 de marzo de 1948: 3

peligroso transitar por ahí por lo accidentado del camino y por los constantes robos.⁸⁰ No obstante, años después, personas que contaban con recursos económicos suficientes introdujeron coches para transportar pasaje y carga principalmente. El señor Camilo Borrego fue uno de ellos. En 1912 tuvo el interés de establecer la ruta Arriaga-Comitán, introdujo dos coches Fiat, invirtiendo aproximadamente sesenta mil pesos en ellos para transportar carga, pasaje, correo, etc. Para 1913, los señores Gonzalo Díaz y Bernardo A. Z. Palafox, gobernador de Chiapas de 1913 a 1914 siguieron los pasos de Camilo Borrego en el tramo Arriaga-Chiapa. El primero introdujo dos autocamiones marca Delhaye para el servicio del correo y pasaje entre Chiapa y Arriaga.⁸¹ El segundo compró coches marca Stevens para el mismo fin. A medida que pasaban los años, hombres de acción y capacidad económica gracias a su accionar en el comercio, aportaron recursos para hacer de ese tramo un medio de traslado más fácil y se beneficiaron directamente de éste.⁸²

Las constantes reparaciones de la carretera denominada Cristóbal Colón, que pasaba por “La Providencia” y que entroncaba con la Panamericana, permitieron que el flujo vial de la nueva vía se intensificara. El viaje de Tuxtla a Arriaga y de Arriaga a Tuxtla se realizaba en menor tiempo. Pero así como se mejoraba el servicio, también se incrementaba el costo de éste. Por ejemplo, de Tuxtla a Arriaga, el pasaje en automóvil era de 15.00 pesos y 8.00 pesos en autobús. Desde 1936 se hacía de 6 a 5 horas el viaje. En el periodo de 1940 a 1950 se perfeccionó la carretera de Arriaga a Tuxtla y el tiempo para recorrer el tramo del trayecto disminuyó a 3 horas⁸³

En 1938, en el ramal de Arriaga, además de los trabajos de conservación, se realizaron ampliaciones en diversos tramos, sobre todo de en las curvas que constituían un serio peligro para el tránsito. Problemas como estos y los desperfectos en los puentes se

⁸⁰Moisés T. De La Peña, *Chiapas Económico*, tomo 2, estudios patrocinados por el General Francisco J. Grajales, Gobernador del Estado, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, Departamento de Prensa y Turismo, Sección Autográfica 1951: 434.

⁸¹AHECH, Fernando Castañón Gamboa “*Panorama Histórico de las Comunicaciones*” (Sobretiro del 1er número de la Revista Ateneo), Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1951: 118.

⁸²AHECH, Fernando Castañón Gamboa “*Panorama Histórico de las Comunicaciones*”, *Op.cit.*: 108

⁸³ Moisés T. De La Peña, *Chiapas Económico*, tomo 2, estudios patrocinados por el general Francisco J. Grajales Gobernador del estado, Departamento de Prensa y Turismo Sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, 1951: 438.

tenían que reportar a las oficinas de Comunicaciones y Obras Públicas para su reparación, y para mantener la fluidez de los automóviles.⁸⁴

Fue importante la elevación a la categoría de ciudad para Arriaga.⁸⁵ Aunque los trabajos carreteros ya traían una inercia favorable, para 1943 ya existían más de 100 kilómetros pavimentados entre Las Cruces y Chiapa de Corzo y 18 kilómetros entre Tapachula y Talismán. Con revestimiento de Arriaga a Las Cruces, 46 kilómetros de Chiapa de Corzo hasta el Ocote y 15 kilómetros antes de llegar a la Ciudad de Las Casas⁸⁶.

Los productos eran transportados hacia la estación de trenes en Arriaga para su distribución comercial. Sin embargo, para los años cuarenta el ferrocarril experimentó un declive, precisamente porque las personas preferían el automóvil para trasladarse, no obstante, el deterioro de las vías y máquinas, además del poco apoyo que recibió para su reparación, fueron las principales causas por las cuales el Panamericano perdió interés económico. Si bien Arriaga en sus inicios fue uno de los núcleos poblacionales surgido por la llegada del ferrocarril y para los primeros años del siglo XX fue clave para la economía del estado y del mismo pueblo de la costa chiapaneca, para los años de gobierno de Francisco J. Grajales estos eran prácticamente chatarras.

Para el año 1948, el secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, Licenciado Agustín García López partió a la región sureste con el fin de inspeccionar las obras que se estaban llevando a cabo en la carretera internacional, en el tramo denominado Cristóbal Colón que abarcaba el estado de Tabasco y Chiapas, y además se cercioró de las condiciones de las vías y del ferrocarril, para tratar de rehabilitarlo como producto del proyecto industrializador de Miguel Alemán⁸⁷.

Fue mucho el bullicio que se hizo y muy pocas las acciones que se practicaron para poner en funcionamiento el ferrocarril. Para 1949 se inauguró la nueva y amplia bodega

⁸⁴ *Comunicado de Arriaga enviado al gobernador*, AHECH, Secretaría General de Gobierno, Sección Fomento y Obras Públicas, Expediente. 10, Tomo. VI, Tuxtla Gutiérrez, septiembre, 1938.

⁸⁵ El 1 de diciembre de 1943 se realizó ese acto, siendo gobernador del estado el doctor Rafael Pascasio Gamboa, y presidente municipal de Arriaga el señor Nicasio Guízar, Museo de Ferrocarril. *Camino del Viento Historia del Municipio de Arriaga*, Judith Urbina Reyes, Ayuntamiento municipal, 1982: 8

⁸⁶ Moisés T. De La Peña, *Chiapas económico*, tomo 2, Op. cit: 438.

⁸⁷ AHECH, *El Heraldo*. Número. 247, Año 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 20 de mayo de 1948: 1

construida por la división del Panamericano, la cual medía 182 metros de largo por 12 de ancho, además contaba con los departamentos de carga y exprés que la antigua bodega no ofrecía.⁸⁸ Desafortunadamente, los recursos destinados para el fin mencionado no fueron suficientes y la rehabilitación de este medio de comunicación fue lenta. Sin embargo, para el año 1950 se ejecutaron gestiones económicas para que se intensificaran las actividades al respecto y en un menor tiempo se solucionara el problema del traslado del maíz y frijol que se explicó en el primer capítulo.⁸⁹ Recordemos que el principal objetivo era el de ofrecer las condiciones adecuadas a las industrias, principalmente extranjeras, pues las dificultades existentes en los caminos carreteros hacía dudoso el traslado de los productos chiapanecos hacia otros lugares, principalmente fuera del estado. Al respecto se hicieron gestiones para abrir y hacer trabajos carreteros para comercializar con Tabasco, Yucatán y Guatemala, pero este proyecto tardó en realizarse.

A pesar de lo mencionado, empresarios importantes mostraban interés y ambición por acrecentar sus redes comerciales. Prueba de ello es que en el año 1950 se estaba instalando en esta ciudad una sucursal de la embotelladora Orange Crusch, utilizándose modernas maquinarias y procedimientos especiales, así como un numeroso personal. La intención era que esa embotelladora y la de Coca Cola surtieran con su producto a todo el estado de Chiapas.⁹⁰

Aunque no dejaron de circular los trenes de pasajeros, la preferencia de las personas de viajar en autos y la necesidad de agilizar el traslado de los productos agrícolas hicieron que los ferrocarriles de carga fueran los que transitaran con más frecuencia las deterioradas vías. Cabe mencionar que no se realizaron avances significativos para mejorar la situación existente y el proyecto alemán en Chiapas se estaba manifestando demasiado lento.

Desde 1948 a 1951 se puede afirmar que los avances de rehabilitación de las vías no fueron las esperadas. Para evitar que los carros se descarrilaran en el tramo de Tonalá a Arriaga se le dio al Panamericano una reparación que se le consideró como de “mano de

⁸⁸ AHECH, *El Herald*o. Número. 688, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Noviembre de 1949: 1-4

⁸⁹ Petición de apoyo económico para la rehabilitación del ferrocarril, por el comité pro-rehabilitación del Ferrocarril Panamericano, estando como presidente Antonio Monroy, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno Sección 6, Comunicaciones, Serie 605/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Junio 30 de 1950.

⁹⁰ AHECH. *El Herald*o, Número. 762, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 4 de febrero de 1950: 1.

gato”. La misma operación se llevó a cabo de Arriaga hasta antes de Reforma, Oaxaca, y de este punto hasta Ixtepec. Ese fue el único tramo que se reacondicionó con cambios de durmientes y rieles, además es al que valdría considerar como verdaderamente rehabilitado.⁹¹El mismo *Diario Popular Es*, meses después refería al caso de la rehabilitación del olvidado Ferrocarril Panamericano que, el gerente de los vía férrea, Manuel R. Palacios, lanzaba los discursos falsos sobre los trabajos de recuperación de las vías, que en lo que efectivamente se estaba invirtiendo era en cambiar algunos durmientes podridos, es decir, el problema continuó en el terreno de olvido y lo de la rehabilitación fue prácticamente una farsa.⁹²

Año tras año se debían realizar recorridos de inspección en todo el Panamericano. En primer lugar para observar los avances de los trabajos trazados por el comité pro-rehabilitación, en segundo para cerciorarse de la seguridad del mismo en circunstancia de robo o de tránsito. Chiapas mantenía su riqueza en las actividades agrícolas, pero en cuanto a los medios de comunicación no podía cumplir con las demandas del comercio, las medidas tomadas en el periodo de Grajales fueron importantes pero no suficientes.

Cada gobernador debía heredar la problemática de las vías de comunicación. Prueba de ello es que para el año 1953 el deterioro de las vías de comunicación y carretera no fue resuelto a un ciento por ciento en la administración de Francisco J. Grajales. Un aparatoso choque que sufrieron los trenes llamados extra de pasajeros 102 y el mixto 220 ocasionando cuatro muertos y 34 heridos, algunos de suma gravedad, pone en evidencia el mal estado de las vías de ferrocarril. La tragedia sucedió en el kilómetros 145 entre el tramo comprendido de Arriaga y La Aurora. Según los testimonios se produjo cuando al carro mixto se le salió una de las retrancas producto del zangoloteo que provocaban las vías. Se necesitaron hacer reparaciones inmediatas, por lo que se detuvo y de improviso apareció el carro de Veracruz, cuya máquina se incrustó en el último carro mixto, destrozando por el impacto otros carros del mismo tren.⁹³

⁹¹*Diario Popular ES*, Número. 340, Año IV. Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 4 de julio de 1951:3.

⁹²*Diario Popular ES*, Número. 371, Año IV, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, martes 14 de agosto de 1951: 3.

⁹³*El Costeño*, Número. 12, Arriaga Chiapas 20 de julio de 1953:1

Decíamos que en Arriaga se depositaba la mayoría de los granos del estado de Chiapas, producto de las cosechas importantes obtenidas en los años de 1950 en adelante. También referíamos que el tramo de la carretera Panamericana Arriaga-Tuxtla completada en el centro del estado en 1948 era la más transitada.⁹⁴ Sin embargo, registros de la Dirección General de Comunicaciones y Obras Públicas, creada precisamente para atender los problemas de comunicaciones de Chiapas, que antes eran canalizados a través de la Junta Local de Caminos que operaba con programas limitados, muestran que dicha arteria debía ser inspeccionada principalmente en época de lluvia.⁹⁵

La preocupación del sector privado por remediar los desperfectos ocasionados por la naturaleza, no sólo al tramo carretero sino también a su economía, motivó a gestionar recursos para los otros sectores de la economía estatal. Recuperar y mantener el crecimiento económico chipaneco fue el argumento planteado para movilizar y realizar planes de mantenimiento de las carreteras en todo Chiapas.

En el año 1948 las copiosas lluvias destruyeron el puente de río Molino provocando un congestionamiento en la carretera Panamericana, principalmente en el tramo Las Cruces-Arriaga. La adaptación de un puente provisional no fue suficiente para solucionar el problema debido a que los carros grandes y pesados no podían pasar, en primer lugar por lo débil del viaducto y en segundo por la profundidad y fuerza del río causadas por las 48 horas de lluvias continuas.⁹⁶ Fue necesario invertir tiempo y dinero para readaptarlo. Estos trabajos “de artes” fueron repetitivos en los meses de mayo a octubre, pero perfeccionados en los meses de seca, en donde el concreto haría a los puentes más resistentes.

En el año 1950 se realizó la petición de recursos económicos al gobernador para mantener en buenas condiciones dicho tramo carretero. Se ordenó a la Tesorería General de Estado que entregara a Aarón Sáenz, presidente del Comité de Finanzas de la Carretera Panamericana- México, la suma de 5,000 pesos como cooperación del gobierno para dicha

⁹⁴ Benjamín Thomas, “Chiapas *Tierra Rica Pueblos pobre, historia política y social*” Grijalbo, México, 1992: 242.

⁹⁵ AHECH, Fondo de Secretaría General de Gobierno, sección 1, Cuentas, serie 109, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, noviembre de 1949.

⁹⁶ AHECH, *El Herald*, Número. 280, año 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Junio 1948: 1

obra.⁹⁷ El monto fue entregado y se invirtió en material y pagos a cuadrillas de trabajadores responsables del mantenimiento de la arteria vial.

En esos años se presentaron quejas por parte de los choferes de camiones pesados por lo angosto de algunos tramos de la carretera, principalmente en las curvas de la “Sepultura”, cuyos voladeros hacían más peligroso el tránsito. Al respecto se solicitó la ampliación y pavimentación de esta parte de la vía para la seguridad de los viajeros. No se obtuvieron respuestas positivas, en gran medida porque también se estaban llevando a cabo trabajos de apertura de caminos y carreteras en el Soconusco, en donde el café estaba en uno de sus mejores años de producción.⁹⁸

En los últimos años de administración del general Francisco J. Grajales la naturaleza hizo valer su fuerza derribando los puentes “La Cintal” y el denominado “Puente Las Flores,” localizados entre Cintalapa y Jiquipilas, y Ocozocuahutla y Jiquipilas, respectivamente. La respuesta para su reparación fue importante, pero no suficiente. La lentitud de los trabajos de reparación provocó descontento no sólo en los que transitaban por ahí, sino de la misma prensa. Por ejemplo, el *Diario Es*, manifestó el “tortuguismo” con que se realizaban las obras oficiales, sobre todo en Chiapas donde existían ejemplos de obras de la federación que se eternizaban, se hacía necesario por lo tanto que las Cámaras de Comercio y otros importantes sectores exigieran la construcción de los mencionados puentes “a ver si esto sería una realidad antes de que saliera el actual presidente de la República”.⁹⁹ Ya para el mes de junio se le informaba al secretario general de gobernación que el tránsito vial estaba siendo normalizado y los dos puentes reparados en su totalidad.¹⁰⁰

Como podemos observar, existía la preocupación de mantener comunicado al Centro y los Altos del estado con la ciudad de Arriaga, pero a la par se estaban realizando

⁹⁷ AHECH, Orden del General Francisco J. Grajales al Secretario de Gobierno, Fondo secretaría General, de Gobierno, Sección 6, Comunicaciones, serie 611/1 caja 3, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 3 de mayo de 1950.

⁹⁸ AHECH, Solicitud de ampliación y pavimentación del Cerro la Sepultura, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección 7, Economía, caja 5, serie 720/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 27 de septiembre de 1951.

⁹⁹ *Diario Popular ES.*, Año IV, Número. 371, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, martes 14 de agosto de 1951:3

¹⁰⁰ AHECH, Contestación al oficio 3551 dirigido al Secretario de Gobierno de Chiapas, Fondo Secretaría General, de Gobierno, sección 2, Gobernación, caja 1, Serie203/1, México Distrito Federal. 26 de junio 1952.

trabajos importantes en otros lugares estratégicos de Chiapas, como Villa Flores, por ser productor de maíz, el Soconusco, por la aportación del café a la economía chiapaneca y Tonalá y Arriaga por la importancia de recuperar el auge económico perdido del ferrocarril.

Desde que se modernizó esta transitada vía la tarea continua fue la de mantenerla en buenas condiciones, cierto que fue una de las rutas más antiguas y cada periodo gubernamental se le realizaban trabajos de mantenimiento. Pero se necesitaba comunicar otras partes del estado de Chiapas con la ciudad de Arriaga, principalmente con Villa Flores, una de las principales regiones productora de maíz.

3.2.- La vía carretera de Villa Flores a Arriaga para trasportar pasajeros, maíz y frijol

La Frailesca fue catalogada como una región estratégica por la agricultura del maíz. Es por ello que años antes del periodo de Francisco J. Grajales se presentó el interés de realizar una carretera que comunicara a la “Ciudad de lo Vientos” con Villa Flores, sin embargo los recursos no fueron destinados para ese fin, los proyectos no se realizaban y por consiguiente se afectaba a la economía chiapaneca.

La política nacional del presidente de la República estaba haciendo eco en esta parte de Chiapas, aunque no como se podía esperar, ya que el estado contaba con tierras fértiles, pero los medios de comunicación no cumplían con la demanda de traslado de los productos principalmente agrícolas, actividad catalogada como clave para la recuperación económica a nivel nacional.

Fue hasta 1948, estando como interino en la gubernatura del estado el ingeniero Cesar A. Lara, cuando se inició la carretera Villa Flores- Santa Isabel, que en la unión con la Panamericana llegaba hasta Arriaga. Estos trabajos fueron posibles en gran medida por la aportación económica del Comité Regional Coordinador de Construcción de Escuelas, que invirtió en dicha obra la cantidad de 262,948.00 pesos, ejecutándose 15 kilómetros de localización,¹⁰¹ seis de terracería y tres de obra de artes definitiva.¹⁰²

¹⁰¹ Se entiende como localización el primer punto de nivel colocado en el tramo que se pretende trabajar, es decir, la referencia que se coloca para identificar el sitio a manipular.

¹⁰² Informe rendido a la XLII Legislatura del Estado de Chiapas, por el Gobernador del Estado Cesar A. Lara, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Noviembre de 1948:13

Fue uno de los primeros esfuerzos por modernizar esta vía. Aunque ya había tramos transitables, el tiempo de viaje no cambió drásticamente. No obstante, el sembrar la primera estaca de localización fue importante para motivar a otros sectores de gobierno a invertir para mejorar las condiciones de dicha carretera.

Ese mismo año, 1948, muchas obras fueron suspendidas. Según *El Heraldo* tales suspensiones se debieron a que se intentó combatir las irregularidades administrativas y el enriquecimiento de unos cuantos con el dinero del pueblo. Se lamentaban que escuelas, hospitales, caminos y otras obras de primera necesidad hubieran sido suspendidos.¹⁰³ Este fue un problema de muchos que se experimentaron en el intento de comunicar a Arriaga con esa zona maicera.

Para el mes de abril del mismo año se pretendió continuar con dichas actividades bajo el mando de Arturo Lara, hermano del gobernador interino del estado. Se firmó un contrato para la construcción de dicha carretera, en el cual especificaba que tan pronto terminara con algunas actividades pendientes que le fueron encomendadas, se iniciarían los trabajos en aquella región. Cabría preguntar ¿por qué esperar hasta que el hermano del gobernador se desocupara para realizar los trabajos que Chiapas tanto necesitaba? Posiblemente el monto económico no fue suficiente o los intereses eran otros. Se estipuló que para el mes entrante, mayo, el hermano del gobernador iniciaría con los trabajos acordados. Sin embargo esto no sucedió. No obstante, tiempo después, y ya con otro contratista, lentamente se reiniciaron las actividades en ese camino carretero.¹⁰⁴

Con Francisco J. Grajales en el poder estatal se pretendió ejecutar el proyecto industrializador en Chiapas. Las carreteras y las obras públicas en su generalidad permitirían el objetivo planteado. Estabilizar la economía era la tarea principal de Alemán Valdés y para ello necesitaba de la colaboración de todos los gobernadores. Francisco J. Grajales incentivó la apertura y modernización de caminos carreteros que permitieran llegar con mayor seguridad y rapidez a Arriaga y posteriormente a los puertos o centro de la república y de esa manera colaborar en la economía del país.

¹⁰³ AHECH, *El Heraldo*, Número. 198, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas. 18 de marzo de 1948:2

¹⁰⁴ AHECH, *El Heraldo*, Número. 226, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 24 de abril de 1948: 1

Las acciones tomadas por el gobernador del estado fueron canalizadas en muchos casos por la Dirección de Comunicaciones y Obras Públicas. Por ejemplo, el director de dicha administración contactó con una compañía constructora, la cual cobraría por sus trabajos en un camino de 40 kilómetros con precios unitarios menos del 50% de los que el hermano de Cesar A. Lara proponía. Por lo tanto J. Daniel Balboa R. manifestó la intención de que fueran aceptados los precios que fijó esa dirección, con el resto se podría hacer contrato para otra construcción de cualquiera de los caminos vecinales del estado.¹⁰⁵

El estudio en materia de comunicaciones posiblemente se produjo por una selección rigurosa en orden e importancia de las rutas de mayor urgencia, pero también de los lugares que se beneficiarían directamente de ella. De administraciones anteriores se retomó el tramo a Villa Flores, que muy poco se avanzó debido a la suspensión que sufrió. Por ello, para el año 1949 en el tramo Santa Isabel- Villa Flores se presumían 5 kilómetros de localización y trazado, además de 15 kilómetros de terracería, 4.7 kilómetros de obras de arte y 4.5 de revestimiento.¹⁰⁶ La insuficiencia de maquinaria fue problema para no mantener un ritmo favorable en los caminos carreteros que permitirían llevar el frijol y maíz. La siguiente fotografía muestra el trabajo de los obreros llenando los camiones de tierra, actividad lenta que con una maquina bien pudo ahorrarse ese tiempo y esfuerzo.

En ese mismo año al camino Santa Isabel-Ocotal que presentaba una longitud de 290 kilómetros, se le avanzó 40 kilómetros de localización, de los cuales 38 ya se habían trazado de manera definitiva, específicamente en los puntos localizados de Villa Flores al Tablón. De igual forma se culminaban 40 kilómetros de localización y 14 kilómetros de trazado definitivo de Villa Flores a La Concordia.¹⁰⁷

¹⁰⁵ A.H.ECH contestación a la carta enviada a J. Daniel Balboa R. Director General de Comunicaciones y Obras Públicas, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección 7 economía, caja 5, Serie 720/1, del Director General de Obras Públicas del Gobernador del Estado, Tuxtla Gutiérrez, 2 de marzo de 1949.

¹⁰⁶ AHECH, Secretaría General, de gobierno, *Periódico El Nacional*, Año XXI, Tomo XXXI: 2, identificado en la caja 13, Sección 1, Cuentas, Serie 109.

¹⁰⁷ Informe de Gobierno que rinde a la XLII Legislatura del estado de Chiapas el gobernador constitucional del estado, Francisco J. Grajales, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1 Noviembre de 1949: 31

Foto: 6. Obreros cargando tierra a los camiones en un tramo de Arriaga –VillaFlores.

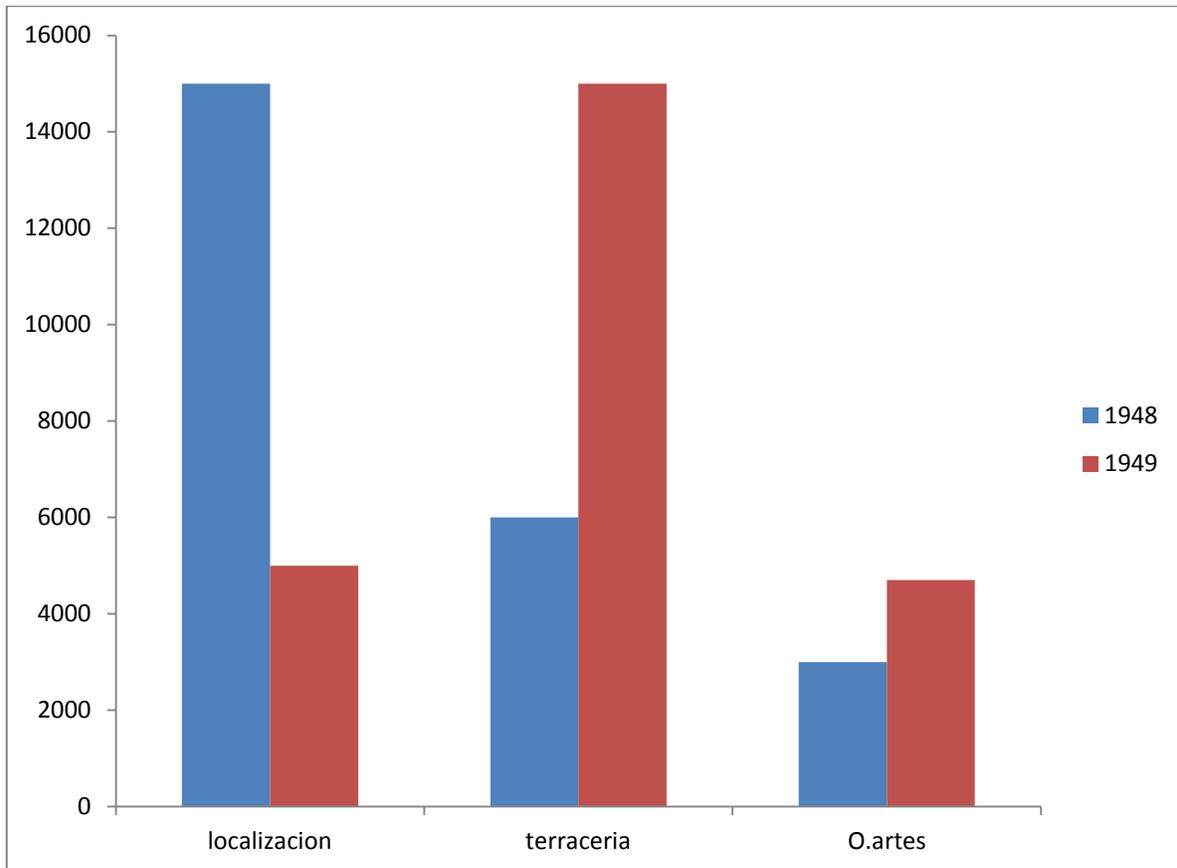


Fuente: AHECH. Fondo fotográfico, Sobre 265:1950

En esta foto se puede observar a los obreros cargando a los camiones en un tramo de Arriaga – Villa Flores. La mayoría de estos camiones y maquinaria que se requirieron en los trabajos carreteros fueron comprados en Estados Unidos.

Desde que se iniciaron los trabajos en esta vía se realizaban informes al respecto, en la gráfica se puede observar las actividades realizadas en los años 1948 y 1949, esto con el fin de comparar los avances en ese rango de tiempo.

Grafica 2: Avances carreteros en los años 1948-1949



Fuente: Elaboración propia a partir de Informes de Gobierno de 1948-1949

Se muestran los avances en metros de la carretera Villa Flores –Arriaga de los años 1948 -1949. Los datos fueron obtenidos en los informes de gobierno de los años mencionados.

Como se mencionó, las necesidades eran muchas y los trabajos eran lentos, aunque hay que manifestar que la mayor parte de los beneficiados serían los de la clase alta, se estaba intentando ir al encuentro de la historia de Chiapas, establecer condiciones favorables para agilizar el comercio. Ciertamente que en muchos de los casos la iniciativa privada aportó recursos económicos para dicho objetivo, pero fueron los que obtuvieron el beneficio directo utilizando estas vías para acrecentar sus ganancias.

Por lo contrario, campesinos de bajas posibilidades económicas se veían afectados por la construcción del camino carretero Santa Isabel-Villa Flores. Uno de los puntos que tocaba el viaducto es la colonia Ortiz Rubio (hoy Tierra y Libertad), para ese periodo, los campesinos que necesitaban pasar por la carretera para dirigirse a sus parcelas eran advertidos incluso por soldados para no transitar por ese lugar y no maltrataran dicha vía

con sus carretas. Ciertamente que el estado necesitaba de las carreteras, pero los campesinos necesitaban de su cosecha para sobrevivir y eso muy poco fue valorado.

Se intentó minimizar esta problemática, al respecto el representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ing. Jesús Olvera Albert manifestaba en un informe que

Era inexacto que el camino Santa Isabel-Villa Flores, dentro de los tramos construidos sobre el antiguo camino de carretas no existían desviaciones para las mismas, pues precisamente tenían una cuadrilla de 10 hombres dedicados exclusivamente a arreglar los cruces sobre el camino y las desviaciones necesarias para que los vecinos de la colonia Ortiz Rubio tuvieran acceso libre a sus parcelas sin perjudicar el revestimiento como hasta la fecha lo habían venido haciendo a pesar de las súplicas que en varias ocasiones se les han hecho para que no transiten con carretas sobre el camino construido.

El haber puesto soldados para la vigilancia del camino se debió como digo antes a la falta de atención a nuestras súplicas y en virtud de la altanería de los quejosos al llamarles la atención algunos empleados de esta junta.¹⁰⁸

Foto: 7: Las vacas también pasan por ahí. ¿Cómo impedirlo?



Fuente: AHECH. Fondo fotográfico, Sobre 265:1950

Tramo carretero Santa Isabel- Villa Flores, se percibe ganado vacuno que pasa por la carretera aun de terracería, a lo lejos se ven personas que transitan posiblemente dirigiéndose a su parcela o a su localidad.

Hubieron quejas por parte de los campesinos de la colonia Ortiz Rubio, sin embargo no fueron lo suficientemente fuertes para hacer cambiar decisiones en el plan de trabajo

¹⁰⁸ Informado sobre tránsito de carretas en el camino Santa Isabel-Villa Flores, el representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas Ingeniero Jesús Olvera Albert, A.H.E.CH, En contestación del Número 04161 Expediente 600/1, de fecha 7 de abril, Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección 6, Comunicaciones, serie 600/1, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 20 de abril de 1949.

trazado en la mencionada vía. Con esto puede apuntarse que, es cierto que el gobierno y la iniciativa privada estaban aportando recursos económicos para la carrera, por ende ellos serían directamente beneficiados, y por su parte los campesinos no vendían mucho maíz o frijol ya que su cosecha era de autoconsumo.

Para el año 1950 con el objeto de que hubiera mayor eficiencia en las funciones administrativas y sociales de las dependencias del gobierno del estado, “en las leyes de Ingresos y Egresos” de ese año se produjo la reorganización de varias de ellas en la forma siguiente. La Dirección General de Comunicaciones se integró de las sucesivas secciones: Dirección General, Sección Administrativa, Sección Técnica, Sección de Construcciones, Sección de Conservación y Sección de Telecomunicaciones. Dirección General de Obras Públicas: con las sucesivas secciones, Administrativa y de Almacenes. Como desde luego se infiere, la modificación comprende una separación de funciones puesto que la antigua Dirección de Comunicaciones y Obras Públicas queda dividida en dos. Una de Comunicaciones y otra de Obras Públicas.

Por otra parte el departamento de Fomento Industrial pasó a formar parte de Asuntos Económicos, y, además, la Dirección General de Agricultura se reformó en la forma siguiente. Dirección General de Sección Administrativa, Sección de Agrología y Riego, Sección de Cultivos y Maquinarias, Sección de Organización, Sección de Control de Plagas y Taller Mecánico, independiente de la Dirección Gral. de Ganadería que ahora cuenta con un Director General, Sección de Fomento Ganadero, Campañas Sanitarias, Sección Técnica y Sección Administrativa¹⁰⁹.

Por muchos años las comunicaciones y obras públicas permanecieron unidas tomando todo tipo de infraestructura realizada por esa organización como obras destinadas al pueblo, es decir, obras públicas, cuestionable sería lo público partiendo de la utilidad y el beneficio que se obtenían de cada una de ellas.

Por lo antes mencionado, se pretendió agilizar los trabajos, en gran medida por que se quería terminar con el proyecto antes que Miguel Alemán Valdés y el mismo Francisco J. Grajales llegaran al final de sus administraciones. Es por ello que para el día 21 de marzo del año 1950 llegó a la ciudad de Tuxtla Gutiérrez el señor Agustín García López, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y los integrantes del Comité Nacional de

¹⁰⁹ AHECH, *El Heraldo*, Número. 737, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 5 de enero de 1950: 1

Caminos Vecinales que él presidía. Ese mismo día, con asistencia de representantes de los Poderes Legislativos y Judicial de esta entidad, el gobernador del estado firmó con el Comité Nacional de Caminos Vecinales, un convenio global para construir, en cooperación, durante los años de 1950, 1951 y 1952, trescientos veinte kilómetros de la red de caminos de primera urgencia constituidos por las carreteras: Tuxtla Gutiérrez- el Sumidero; Tuxtla Gutiérrez- Suchiapa- Villa Flores; Santa Isabel- El Tablón- Villa Flores- El Ocotal, (hoy ciudad Cuauhtémoc); Tonalá – Arriaga- Tapanatepec y Huixtla – Motozintla – Comalapa. Firmaron igualmente el documento mencionado los representantes de los Comités Pro Caminos de Tuxtla Gutiérrez, Huixtla y Arriaga. Estos lugares tomados como puntos estratégicos en la economía chiapaneca, principalmente en la agricultura y la ganadería. Según el convenio, el gobierno del estado de Chiapas aportaría las dos terceras partes del costo de las obras, quedando a cargo del Comité Nacional de Caminos Vecinales la otra tercera parte. La iniciativa privada, representada por el Comité Pro Camino Vecinales anotados en párrafo anterior, se comprometió a suscribir una de las dos terceras partes que el Gobierno debe pagar, pero desgraciadamente no lograría en tiempos inmediatos normalizar el cumplimiento de sus aportaciones.¹¹⁰

Los avances en la carretera de Villa Flores fueron de manera regular, no se percibieron grandes frutos, hasta ese momento, con la reorganización de las administraciones de Comunicación y Obras Públicas. Muestra de ello, J. Daniel Balboa R., director general de Comunicaciones, mediante un informe enviado al secretario general de Gobernación detalla las actividades realizadas hasta el 24 de mayo de 1950. Al respecto se muestra que del camino Santa Isabel-Ocotal se trazaron cinco kilómetros. En definitiva en el tramo Villa Flores-La Concordia, y en los puntos Santa Isabel- El Tablón se terminaron igualmente cinco kilómetros de terracería a cargo de la compañía Lara-Ontiveros. Cabe destacar que en ese año las obras se iniciaron exclusivamente por el gobierno del estado, ya que la iniciativa privada proporcionaría su cooperación en enero del siguiente año. Al respecto se refiere que de la longitud total aproximada, 290 kilómetros. Durante el año de 1949 al final de 1950 Tramo Santa Isabel – El Tablón mantenía de avance los cinco

¹¹⁰ Segundo informe de gobierno rendido por el Gobernador Constitucional del Estado, general, Ingeniero Francisco J. Grajales a la H. XLIII Legislatura de Chiapas, Departamento de Prensa y Turismo Sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 1 de Noviembre de 1950: 28,29

kilómetros de localización, 15 kilómetros de trazado, de terracerías 10 kilómetros, Obras de Artes 20,5 kilómetros y de revestimiento 16. 2 kilómetros.¹¹¹

Los carros de carga y pasajeros siguieron transitando en la polvosa y dificultosa vía, pues la lentitud de los trabajos en este tramo no permitió trasportarse en un menor tiempo a la “Ciudad de los vientos”. Es decir, aún no se contaba con las condiciones propicias para llegar a Arriaga de manera cómoda.

Foto 8: “La Fortaleza” es de los primeros autobuses en aguantar las condiciones de la terracería



Fuente: AHECH. Sección Fotográfica, sobre 295, año 1950.

Tramo carretero Arriaga –Villa Flores, se muestra las condiciones de la vía y las complicaciones de viajar en terracería, los camiones de pasaje y de carga sufrían desperfectos por esta situación, eran muy frecuentes las pinchaduras de las llanta por las piedras o troncos que se encontraban en la carretera.

Mucho se quiso abarcar en cuestiones de comunicación en el estado de Chiapas, sin embargo eso jugó en contra de la meta propuesta, es decir, por el mismo afán de establecer fácil acceso a los puertos y al ferrocarril, se estaban realizando trabajos carreteros que por

¹¹¹ AHECH, Informe enviado por Ingeniero J. Daniel Balboa R. Director General de Comunicaciones al Secretario de Gobierno, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección Gobernación, caja 26, serie 339, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 24 de mayo de 1950:30

su costo alto, por el número de kilómetros en pretensión de modernizar quedaron inconclusos. Muestra de ello, a la par de las actividades que se realizaron en la ruta de la Frailesca se ejecutaron los de la carretera Escuintla- Acapetahua, en donde el Comité respectivo mantuvo reunidos y depositados en el Banco Mercantil de Chiapas. S.A. la cantidad de 27 000 pesos. Para esta obra el gobierno del estado aportará el 60% de su costo. Además, estaba por construirse la vía que comunicaría a El Triunfo, importante zona cafetera, para dicho proyecto la Junta Municipal de Obras Publicas apoyaría con la cantidad de 15 000 pesos y la colonia “Tres de Mayo” 5 000 pesos.¹¹²

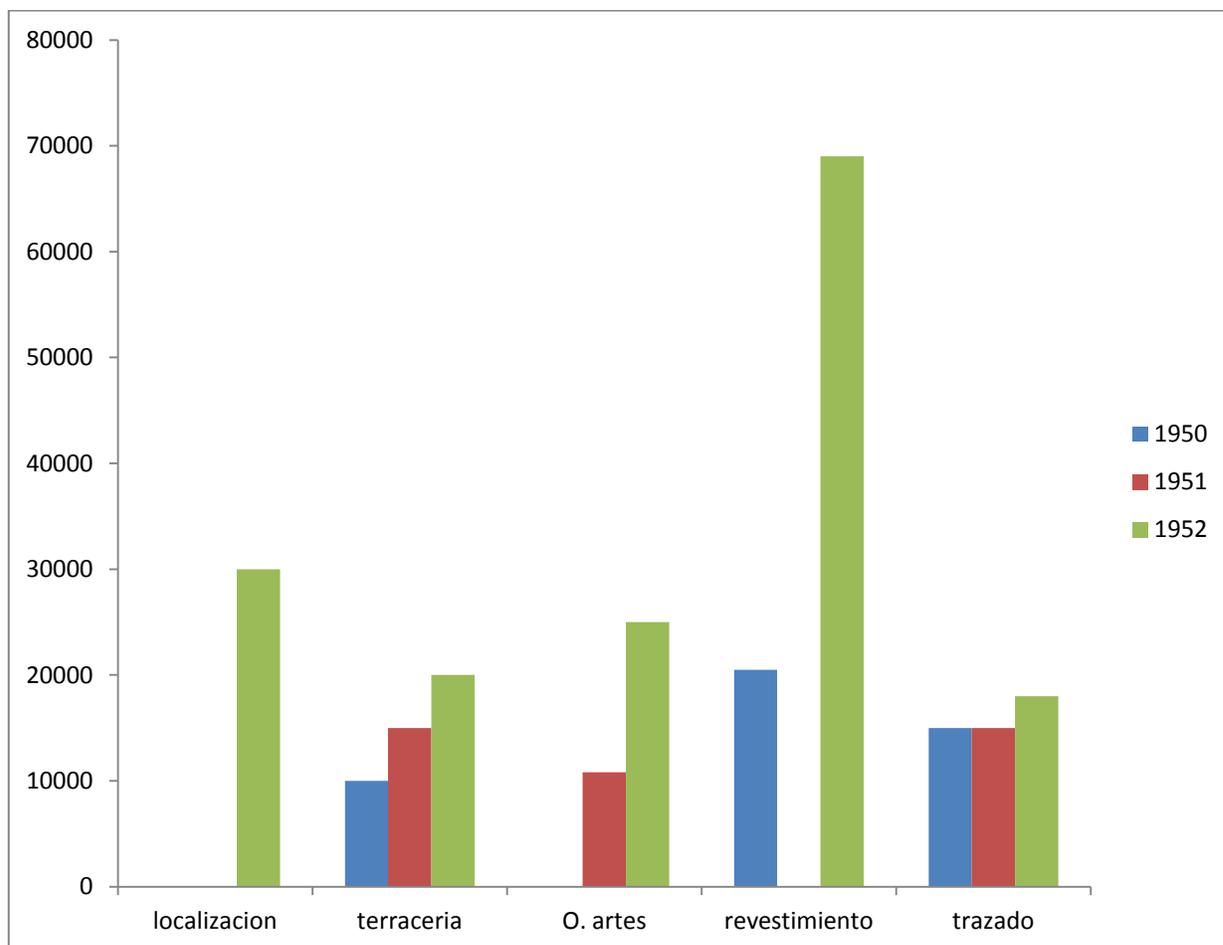
México enfrentaba el problema de la inflación, inconveniente que también repercutió en los avances de la comunicación en Chiapas. No obstante, se siguió insistiendo en la modernización de las carreteras y al respecto el día 22 de diciembre de 1950 se firmó un nuevo convenio con el Comité Nacional de Caminos Vecinales que presidía Agustín García López, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, por el cual se adicionó al convenio global del mes de marzo del año anterior, la construcción del tramo comprendido entre el kilómetro 24 y El Tablón del camino que denominamos Santa Isabel- El Tablón. Este nuevo convenio obligaba al gobierno local a invertir en la construcción del tramo citado, durante los años de 1951 y 1952 la cantidad de 600 000 pesos mientras el Comité aportaría 300 000 pesos en el mismo lapso. Debido a los trabajos realizados y las experiencias y datos obtenidos se estimaba que la cantidad a erogar llegaría a 2 763 000 pesos que se reuniría en la proporción ya establecida, esto es, dos terceras partes por cuenta del gobierno del estado y una tercera parte a cargo del Comité Nacional de Caminos Vecinales.¹¹³

Fue importante lo realizado, pero no era suficiente ante la demanda de los medios de comunicación y las necesidades de trasportar el producto comercial que Chiapas producía. En la siguiente gráfica se muestra lo cumplido en la carretera en los años 1950-1952. Es decir, de los últimos años de administración de Francisco J. Grajales, en la cual se podrá observar que esta arteria no se concluyó en este periodo gubernamental.

¹¹² *Diario popular ES*, Año III, Número. 338, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, sábado 30 de junio de 1951:5

¹¹³ Tercer informe de gobierno rendido por el Gobernador Constitucional del Estado, general ingeniero Francisco J. Grajales, a la XLIII Legislatura del estado de Chiapas, el 1ro de noviembre de 1951, Departamento de Prensa y Turismo, Sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. 1951:29

Grafica 3: Avances de las carreteras en los últimos tres años de administración de Francisco J. Grajales



Fuente:Elaboración propia a partir de Informes de Gobierno de 1950-1952.

Se puede comparar las actividades realizadas en la carretera Villa Flores-Arriaga en los años 1950-1952. Aclarando que dicha arteria vial no fue culminada en la administración de Francisco J. Grajales.

Hasta el momento se han mostrado los avances en la vía y muy poco se ha comentado de los sueldos, principalmente de los peones, esto con el fin de establecer los beneficios obtenidos de las pesadas jornadas laborales. Datos de la sección de comunicaciones del año 1951 nos permitirán realizar una crítica al respecto, además de acercarnos a las condiciones de este sector de la sociedad.

Cada peón recibía por su pesado trabajo y jornal la cantidad de tres pesos diarios y un operario 17.00 pesos por cada kilometro operado.¹¹⁴ El siguiente cuadro nos permite ver los sueldos expresados. Ahora bien, si deseamos saber la cantidad obtenida por cada jornalero por semana sólo hay que multiplicar tres pesos por los seis días de la semana, pues por lo general los domingos no se trabajaba.

Cuadro 3: Informe de pagos a peones y operarios en la carretera Villa Flores en el año 1951.

Fuerza empleada (promedio diario) de 10 peones a 3.00 pesos cada uno, y a 2 operarios de 17.00 pesos individual por kilometro.	
Desazolve de cunetas	\$ 327.57
Refuerzo de terraplenes	\$ 623.18
Relleno por deslaves.....	\$ 2,603.82
Acarreo de materiales	\$ 1,162.09
Bacheo de revestimiento.....	\$ 172.44
Suma.....	\$4,889.10

Fuente: AHECH. Informe de gastos en el camino Santa Isabel-Villa Flores Fondo. Por el representante de la Secretaria de Comunicaciones y Obras Publicas, Secretaria General de Gobierno, Sección 6, Comunicaciones, caja 5, serie 611/1. Tuxtla Gutiérrez 15 de agosto de 1951.

Los datos nos permite analizar la situación de vida del sector bajo de la población chiapaneca. El pago por sus actividades y el alto costos de los productos de primera necesidad no les permitía tener un nivel de vida adecuado.

Los 18.00 pesos que un asalariado recibía eran prácticamente una miseria. Si retomamos los datos de la lista de los productos de primera necesidad que mostramos en el capítulo anterior, analizaremos las dificultades económicas existentes en este sector de la población. Por ejemplo, el kilogramo de maíz costaba 0.25 pesos, la manteca de cerdo 3.50 pesos por kilo, el frijol negro 1.20 pesos por kilogramo, el kilogramo de café en grano era pagado a 2.00 pesos, el kilo de azúcar granulada a 0.80 pesos, cada huevo de gallina valía 0.20 pesos, el kilogramo de arroz 1.20 pesos, la sal fina 0.25 pesos por cada kilo y un pollo era comprado por 2.00 pesos.¹¹⁵

¹¹⁴ AHECH. Informe de gastos en el camino Santa Isabel-Villa Flores, Por el representante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Publica, Fondo Secretaria General de Gobierno, Sección 6, Comunicaciones, caja 5, serie 611/1, Tuxtla Gutiérrez 15 de agosto de 1951.

¹¹⁵ *EL Herald*, Número. 247, AÑO.1, Tuxtla Gutiérrez. Chiapas. mayo 1948: 3.

Si los 18.00 pesos los invirtiéramos en víveres para alimentar a una familia durante una semana nos alcanzaría únicamente para dos kilos de manteca de cerdo, dos pollos, cuatro kilos de maíz, dos kilos de frijol negro, un kilo de sal fina y un kilo de azúcar granulada, es decir, era muy difícil sobrevivir con ese sueldo. Este era el beneficio obtenido por cada obrero, se podrá decir que contaban con un trabajo en la carretera que estaba remunerado por el gobierno del estado y la iniciativa privada. No obstante y sin pecar de sarcasmo, para comer dignamente se necesitaba de eso y más. Difícil es especificar que si los jornaleros realizaban tiempos extras debido a que los documentos no lo muestran. Pero posiblemente buscaban los medios para satisfacer sus necesidades económicas.

3.3. La carretera en la Costa chiapaneca planteada para un mismo objetivo

También por la zona Costa se estaba modernizando la carretera que comunicaba Tonalá con Arriaga, sin embargo, el objetivo principal era la de crear un vía rápida desde El Soconusco a Oaxaca, luego a Veracruz y por último a la ciudad de México, cierto que el ferrocarril mantenía una ruta parecida. Sin embargo, sus servicios no eran suficientes para lograr la agilidad comercial. Posteriormente a esta arteria vial se le agregó el proyecto de Puerto Arista, que se pretendió desde esos años y junto con Santa Brígida habilitarlos por sus playas como lugares turísticos.

Administraciones anteriores al de Francisco J. Grajales realizaron trabajos de apertura y rehabilitación de esta carretera, que desde que llegó el ferrocarril fue el sitio en donde llegaban las carretas cargadas de mercancía desde el centro del estado y de la Frailesca. No obstante, el interés de la iniciativa privada por establecer rutas de autobuses y carros de carga fue importante para gestionar y aportar recursos económicos para dicho fin.

Para el año 1948 el gobierno del estado no reportó avances significativos en esta zona de Chiapas, en gran medida porque los interinatos, principalmente el de César A. Lara, con su política, “una obra por cada municipio” impidió adelantos en esta carretera. Recordemos que por ese mismo año se iniciaron actividades en la vía Arriaga- Villa Flores, es decir, se le dio prioridad a lugares estratégicos, principalmente agrícolas. Sin embargo la ruta Arriaga-Tonalá estaba activa, el comercio y el traslado de pasajeros estaban a la orden del día, y aunque de manera aislada los trabajos de mantenimiento se realizaron especialmente por los desperfectos causados en época de lluvias.

En el mes de mayo de 1948 el tránsito en este tramo fue suspendido, debido a las constantes lluvias que azotaron a toda la región el caudal de los ríos aumentó y por esta razón los camiones y los automóviles se quedaban varados, también se dificultaba transitar por la carretera, quedando por lo tanto, solamente el ferrocarril y como se comentaba, el mal estado de las vías y la insuficiencia de trenes agudizaban el problema de transporte. Las autoridades municipales se dirigieron al gobernador del estado para remediar este mal, ya que se creía que con una cuadrilla de hombres podía repararse los tramos en malas condiciones y reanudar el servicio. Si embargo, la falta de puente era unos de los problemas que adolecía este trayecto carretero.¹¹⁶

La complicación de tránsito se prolongó por un tiempo considerable debido a que los recursos por el gobierno del estado no llegaban, argumentado que el mal tiempo impedía realizar los trabajos de rehabilitación. Desde que se reportaron los desperfectos en el viaducto, las pérdidas en el sector privado motivaron pedir ayuda económica entre las dos ciudades involucradas, Tonalá y Arriaga. En muchas ocasiones eran los campesinos quienes trataban de remediar algunos desperfectos, sin embargo no eran suficientes los esfuerzos realizados al respecto.

Una vez pasadas las intensas lluvias en la costa del estado, las fuerzas vivas de esa ciudad iniciaron gestiones para proceder a la inmediata reparación del camino entre Arriaga y Tonalá, al fin de restablecer la comunicación automovilística tan necesaria para las dos ciudades vecinas, suspendida a raíz del último temporal del año 1948 debido al pésimo estado en la que se encontraba el camino.

Para poder restablecer el servicio de camiones de carga, pasajeros y en general el paso de toda clase de vehículos, se hacía indispensable una reparación adecuada del camino, particularmente de aquellos pasos intransitables ya que los carros sufrieron de muchos perjuicios que para su compostura los dueños tuvieron que costear, y por ende eso significó pérdidas económicas.

Una comisión arriaguense encabezada por Nicasio Guízar (presidente municipal de Arriaga 1943-1944) se trasladó a Tonalá para tener un cambio de impresiones con el comité pro camino que funcionaba en aquella ciudad. En su visita informó el criterio de apoyo mutuo y la inquietud de coordinar sus acciones con el deseo de proceder cuanto antes a

¹¹⁶ AHECH, *El Herald*, Número. 264, Año 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 30 de mayo de 1948: 1

realizar los trabajos para activar el tránsito: pero su decepción fue grande porque el mencionado comité se rehusaría sistemáticamente a colaborar, aludiendo que era el gobierno del estado quien debía costear esos trabajos. No obstante que Tonalá resultaría más beneficiada que Arriaga.¹¹⁷

Para analizar cual era el interés de agilizar las labores en el tránsito Es importante mencionar antecedentes del señor Nicasio Guízar. Fue presidente municipal de la ciudad de Arriaga en 1943-1944, durante su administración se elevó a la categoría de ciudad a esa localidad. Pero el dato interesante es que era dueño de una línea de carga y dos autobuses de pasajeros catalogadas como de segunda clase, su ruta de recorrido era precisamente la carretera que comunicaba esas dos ciudades mencionadas.¹¹⁸ Es decir, no le convenía parar sus carros debido a que sus ganancias se verían disminuidas, he aquí el verdadero interés del señor. Además con esto se puede observar quienes obtenían el beneficio directo de los medios de comunicación, no sólo en este tramo, sino de las que se estaban modernizando en todo el estado de Chiapas. Se cubrían las utilidades de los que se consideraban activistas económicos, y a los campesinos se les estaba utilizando únicamente para realizara el trabajo pesado.

Estando como gobernador de Chiapas Francisco J. Grajales se le hizo la gestión económica correspondiente para aportar a la causa expuesta. En respuesta a lo mencionado, se agregó este problema al proyecto de comunicación que se firmó en 1950, principalmente con la federación. Era una vía importante pero los trabajos eran lentos, al respecto, a finales de 1949 se registraban únicamente 26 kilómetros de localización y trazado.¹¹⁹ Prácticamente nada comparada con las necesidades existentes.

Este proyecto se integró específicamente al de Arriaga-Tapanatepec. Tramo carretero que se le dio mayor prioridad para movilizar el traslado de los productos agrícolas hacia el centro del estado, con mayor énfasis al puerto de Veracruz. En general todos los reportes de avances de trabajos eran enviados a las oficinas de comunicaciones para luego

¹¹⁷ AHECH, *El Herald*, Número. 677, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 26 de octubre de 1949: 1-4

¹¹⁸ A.H.E.CH, Queja por Francisco Altamirano López al Jefe del Departamento de Tránsito del Estado Fondo, de Secretaría General de Gobierno Sección 6, Comunicaciones, serie 611/1, caja 2 Arriaga, Chiapas, 10 de noviembre de 1952.

¹¹⁹ AHECH, *El Nacional de México*, Encontrado en la caja 13 de la sección 1, cuentas, serie 109, Número 7,414, Año XXI, Tomo XXVI, 6 de Noviembre de 1949: 2

renviarlas a la Sección de Economía, Cuentas o al Administrador de Rentas, según peticiones. Por ejemplo. Para el año 1949 se solicitó al secretario general de Gobierno el pago a los trabajadores de la carretera Arriaga- Tonalá, en dicho documento se especifica el pago a la señora María J. Rodríguez por la renta de un camión de volteo en los trabajos de localización de esta vía. El monto a pagar ascendía a 1 620 pesos correspondientes a un mes de actividades.¹²⁰

Los sueldos eran efectuados por el administrador de Rentas o por el responsable del proyecto. Sin embargo, el dinero no se entregaba puntualmente, acto que provocaba malestar en los dueños de los camiones y de los mismos choferes. Por otro lado, los vehículos que trasladaban el material fueron problema para algunos campesinos o dueños de algún rancho, esto en gran medida porque depositaban la arena o piedras cerca de sus propiedades e impedía el paso a las carretas o carros. Para remediar este inconveniente se realizaron quejas a la Secretaría de Comunicaciones. No obstante, en muchas ocasiones estas no fueron atendidas, argumentado que los trabajos eran necesarios para el bien económico de Chiapas.

Al observar la lentitud de los trabajos Nicasio Guízar insistió a Isidro de la Rosa, presidente Pro camino en esa región, facilitar el apoyo de las dos ciudades unidas por esta carretera. Además, en un documento enviado al Departamento de Tránsito se pide autorización para cobrar a los conductores que transiten por dicha carretera la cantidad de 2.00 a 5.00 pesos, dependiendo el tamaño del transporte, esto para reunir dinero y arreglar de manera rápida el viaducto¹²¹.

El descontento de los automovilistas no se hizo esperar, pues pagar por transitar en una vía en mal estado no era lo correcto. Claro que el señor Guízar no tendría que pagar, sino todo lo contrario, él era uno de los encargados de cobrar dicha cantidad. La mecánica que se estableció fue la siguiente, en una tarjeta otorgada al conductor del automóvil se anotaba la hora y la cantidad erogada, aunque dicho monto económico únicamente permitía ir y regresar ya sea de Arriaga a Tonalá o viceversa. Se pretendió mantener esta mecánica hasta finalizar los trabajos de reparación y modernización de esa carretera, pero esto no fue

¹²⁰ AHECH, Solicitud de autorización de pago al secretario general de gobierno, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección 1, Cuentas, caja 16, serie 118, Octubre de 1949.

¹²¹ AHACH, Solicitud para cobrar por transitar en la carretera Tonalá- Arriaga, Secretaría General de Gobierno, Sección, Gobernación, Caja 5. Serie 111. Junio 1950.

posible porque las personas se estaban quejando con las autoridades. Por ejemplo, para el año 1952 se solicitó al Departamento de Tránsito que le suspendieran las licencias de autos de carga al señor Guízar, en ellos trasportaba pasajeros precisamente en la ruta Arriaga-Tapanatepec. El malestar de Francisco Altamirano López fue porque de años anteriores este trayecto era recorrido por sus carros, y como la carretera Arriaga- Tonalá estaba en malas condiciones, a Nicasio Guízar se le hizo fácil mandar sus vehículos a Oaxaca sin pagar la tarifa solicitada por él mismo, así se compensaban las pérdidas económicas. No obstante, se observa los acuerdos entre el gobierno y empresarios.

3.4. La vía Arriaga-Tapanatepec construcción tardía e incompleta

A diferencia de las tres rutas anteriores, la de Tapanatepec, Oaxaca fue difícil iniciar con su apertura y modernización, aunque a pesar de sus condiciones el ferrocarril trasportaba el producto a los puertos y al centro de la república, pero ya hemos comentado que no era suficiente debido a la demanda de maíz y frijol en la zona.

Las rutas anteriores fueron retomadas por Francisco J. Grajales de administraciones precedentes, durante su gobierno, impulsado por el proyecto alemanista el tramo carretero mencionado se convirtió en prioridad, esto por hacer más ágil el traslado de los productos fuera de Chiapasy de esta manera compensar el tiempo perdido por el ferrocarril.

El 23 de agosto de 1949 llegaron a México los comisionados de la ciudad de Arriaga quienes iban a tratar el asunto de la construcción de la importante arteria cuyo nombre encabeza este capítulo, en el grupo se encontraba el presidente municipal, el señor Omelino Villatoro, quien explicaría las condiciones del terreno en Arriaga y por donde se pretendía construir la nueva carretera. Por su parte, el gobernador del estado los condujo con el ministro Agustín García López quien se interesó en el asunto, y en una charla se unieron la voluntad e intereses de estas personas. Además Francisco J. Grajales dijo que llamaría después al Licenciado Raymundo J. Camacho para formalizar todos los trámites correspondientes para iniciar lo antes posible con los trabajos correspondientes.¹²² No obstante, olvidaban al sector privado, al que interesaba obtener el beneficio directo de los medios de comunicación y quienes impedirían el rápido accionar en las actividades en la vía.

¹²² AHECH, *El Herald*, Número. 644, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 14 de Septiembre de 1949: 1.

Cabe mencionar que años atrás se pretendió crear una carretera que comunicara a Chiapas con el estado de Oaxaca. Sin embargo, el proyecto en el cual especificaba que la carretera pasaría por Nicolás Bravo no fructificó, el traslado de pasaje y productos se siguió efectuando en las condiciones anómalas en las que se encontraba este tramo viejo del sureste de la república.

En ese mismo año 1949 se realizaron reuniones para decidir qué proyecto ejecutar, algunas personas opinaban que el proyectado camino entre esta ciudad y Tapanatepec, Oaxaca se hiciera por la parte baja para comunicar a numerosas rancherías y poblados. Otros insistían en el original proyecto, en el sentido de hacerlo por la parte de arriba, librando las vías del ferrocarril que argumentaban era peligroso su cercanía y podrían producirse accidentes lamentables.

En el mes de octubre del mismo año estuvo en la “Ciudad de los vientos” el teniente coronel Alberto Ramos Sesna representando al gobernador de Oaxaca para apoyar la construcción y modernización del viaducto por la parte baja, es decir, de Arriaga a Chahuities, con lo que quedaría conectados los ejidos La Punta Azteca, Emiliano Zapata y Los Corazones. El proyecto original o viejo iría de Arriaga a Tapanatepec pasando por los ejidos El Hondo y Lázaro Cárdenas, saliendo directamente a Tapanatepec, conectando algunas fincas que se encontraban en el posible trayecto del camino.¹²³ La discusión al respecto fue constante, los intereses del gobernador de Oaxaca, de Chiapas y la iniciativa privada analizaban consecuentemente a los beneficios que otorgaría la pretendida carretera.

Aunque se manejó en ese periodo que el mercado hacia el centro de la república por parte de Chiapas podría desaparecer, se realizaron esfuerzos para comercializar con Yucatán y Tabasco principalmente, empero no desistió la idea de realizar el tramo Arriaga-Tapanatepec, esto motivado por los accidentes en las deterioradas vías del Ferrocarril Panamericano.¹²⁴

En los últimos días del mes de septiembre del año 1949, en una entrevista para *el Herald*, el diputado Camacho manifestaba que el costo de la obra podría llegar al millón de pesos, ya que eran más de 40 kilómetros que se tenían que trabajar, y según cálculos de

¹²³ AHECH, *El Herald*, Número. 675, Año III, Tuxtla Gutiérrez Chiapas 23 de octubre de 1949: 1-4

¹²⁴ Informe de gobierno que rindió el a la XLII Legislatura del Estado de Chiapas el gobernador constitucional, General Francisco J. Grajales. Departamento de Presa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1949: 19

técnicos habría tramos con un costo de hasta 100,000 pesos. Los tramos de pura roca o donde hay que construir puentes, por ejemplo, por el contrario los espacios planos constarían aproximadamente treinta mil pesos.

La iniciativa privada de Arriaga había señalado una aportación de 10,000 pesos mensuales para la obra, pero parece que la aumentó a 15,000 pesos, iguales cantidades aportaría el gobierno federal y el estatal, más lo que se recaudó con la recalificación de las fincas urbanas, que sería la cooperación del pueblo. Algunas casas comerciales importantes, tales como la Casa Farrera, Casa Pariente y otras dieron 2,000 pesos mensuales; las de menor importancia aportaron 1,500 pesos y así dependiendo la categoría.¹²⁵

Para ese mismo año los avances fueron pocos, únicamente se trabajaron 47 kilómetros de localización y 10 de trazado definitivo.¹²⁶ Los escasos adelantos fueron reflejo de la discusión ejercida de la ubicación de la carretera, que como acuerdo se inició por el lado de abajo. Trayecto por donde se concentraba la mayor parte de los finqueros. La pregunta sería ¿y el otro sector de la población? Desafortunadamente no fue tomada en cuenta, pero fue la más afectada con esta decisión.

Las aportaciones para realizar los trabajos se efectuaron con mayor frecuencia a partir de 1950, ya firmado el acuerdo al respecto. Muestra de ello, el 17 de octubre de 1950 se le mandó una carta al tesorero general del estado informando que el Comité Nacional de Caminos Vecinales se dirigió al Banco Mercantil mediante una carta por el contralor de dicho Comité para la aportación de 16,700 pesos argumentando que era la séptima aportación para la construcción del camino carretero Tonalá-Arriaga-Tapanatepec. También se anexa la petición de autorización para el cobro de 10.00 pesos para camiones de carga, 5.00 pesos a los de alquiler y la misma cantidad para los particulares, esta cuota sería recaudada semanalmente, lo recaudado se ocuparía para erogar gastos en la vía.¹²⁷

¹²⁵ AHECH, *El Herald*, Número. 635, Año III Tuxtla Gutiérrez Chiapas 23, setiembre de 1949: 1

¹²⁶ Informe de gobierno que rindió el a la XLII Legislatura del Estado de Chiapas el gobernador constitucional general Francisco J. Grajales. Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1949: 32

¹²⁷ Copia de la carta del oficial mayor de gobierno, Licenciado Arturo Gutiérrez, Para el Tesorero General de Gobierno, AHECH, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección 7, Economía Caja 5, serie720/1, 17 de octubre de 1950.

El Herald recupera el informe rendido por Balboa, director general de Comunicaciones, refiere en esta nota al camino número 2, o sea, el tramo de Tonalá- Arriaga- Tapanatepec que tendría una longitud de 61kilómetros. Aunque estas medidas en otros documentos varían, no distan mucho. Este camino que se empezó a trazar desde Tonalá continuo hacia Arriaga, comunicando a la Colonia Lázaro Cárdenas, Colonia Las Marías, Colonia Ojalá, la línea divisoria del Estado de Oaxaca y entronque con la carretera internacional en los alrededores de Tapanatepec. También menciona que fue hasta el primero de noviembre de 1949 que se hicieron en este camino los siguientes trabajos: Localización 73 kilómetros, de Trazo, 36 kilómetros. En ese año se inició la construcción en Arriaga en el kilometronúmero 25 avanzando hasta 1950 14 kilómetros de trazo, 15 kilómetros de terracería, 10 kilómetros de obra de arte y 10 kilómetros de revestimiento.¹²⁸

No podemos decir que estos logros fueran grandes, pero ya eran los primeros esfuerzos realizados en el proyecto. Recordemos que a la par se estaban ejecutando trabajos similares para comunicar Tuxtla con Villa Flores y los mencionados en párrafos anteriores que estaban estipulados en el proyecto gubernamental del Gral. Francisco J. Grajales, esto puede considerarse un problema para los avances, aunado a lo accidentado de algunos tramos. Muestra de ello, en la siguiente fotografía se puede observar el desmonte y la transformación de la misma naturaleza, a pesar de lo inclinado del terreno por este punto pasaría la carretera para Oaxaca.

¹²⁸ Informe de Balboa, Director General de Comunicaciones, AHECH, Año. IV, Número. 958, *El Herald*, Tuxtla Gutiérrez Chiapas sábado 30 de septiembre de 1950: 1

Fotografía: 8. El desmorte fue unas de las primeras tareas para abrir camino.



Fuente: Fondo fotográfico, sobre 483, foto 9, año 1951.

Se puede observar el trabajo de desmorte realizado por campesinos del lugar, tan bien se ve lo inclinado del terreno que posteriormente serían transformado por las máquinas pesadas y especializadas compradas en los Estados Unidos.

Por su parte, el gobernador del estado aportaba su grano de arena en efectivo o en gasolina. Al respecto, el secretario general de gobierno le ordenaba al administrador de renta de Arriaga facilitar combustibles y lubricantes al camión perteneciente a esta dirección, que estaba al servicio del ingeniero Alfonso Ruiz, jefe de la brigada Arriaga-Tapanatepec.¹²⁹ También a esta Secretaría se le solicitaban los importes de raya para los trabajadores que prestaban servicios en la localización en esa carretera. Por ejemplo, el Licenciado Alejandro Real Moguel pide al secretario general de gobierno el importe de los gastos según el comprobante, en el cual se especificaba la cantidad de 2,731.25 pesos para la decena de enero y para la decena de febrero 2,634.50 pesos.¹³⁰

¹²⁹ Petición para giro de pago de gasolina, por el Director General de Comunicaciones y Obras Públicas, Ingeniero J. Daniel Balboa R. AHECH, Fondo Secretaría General de Gobierno, sección 1, Cuentas, caja 19, serie 149/1 Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 5 de noviembre de 1950

¹³⁰ Solicitud de autorización de pago por Licenciado Alejandro Real Moguel, para el Secretario General de Gobierno, AHECH, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección 1, Cuentas, caja 16, serie 118/18, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 7 de agosto de 1951.

Aprovechando la ubicación de la carretera, la Liga Comunitaria Agraria y Sindicatos Campesinos del estado se dirigieron al gobernador constitucional de Chiapas el 21 de septiembre de 1951 solicitando su intervención para poder abrir un camino que permitiera mayor facilidades de tránsito a los vecinos que circulaban al ejido Villa del Mar, dependiente del municipio de Arriaga. Dicho camino se interrumpía por el río Lagartero en tiempo de lluvia y por consecuencia el flujo comercial se afectaba. Analizando el documento, uno de los firmantes era el señor Jorge Bedwell, distinguido terrateniente de esa zona, que muy cercano a donde pasaría dicho camino tenía un predio rústico denominado Santa Rosa, aunque argumentaba que dicho camino era para el servicio público los intereses eran personales.¹³¹

Vemos claramente cómo se van relacionando personalidades de posición y poder económico con las autoridades municipales y estatales. Los intereses y beneficios hacen una convivencia política disfrazada, esto porque en los asuntos mencionados se sigue un mismo camino. Sin embargo, se buscó la manera para que este pequeño sector de la población no tuviera pérdidas, y a través del beneficio directamente de los medios de comunicación se logrará ese objetivo.

En el polo contrario, el sector más grande de la población está siendo excluida de todo beneficio que pudiera otorgar esta carretera, recordemos que una obra pública debe beneficiar al pueblo sin distinción alguna y por igual. Pero las constantes quejas de campesinos muestran la realidad, la orientación de las carreteras apunta para una sola dirección, y no es precisamente hacia los campesinos, los que hacen el trabajo pesado obteniendo a cambio unos cuantos centavos.

La colonia agraria “Nicolás Bravo” contaba con una población de 300 habitantes, de los cuales eran agricultores, cosechaban en menor escala el maíz, ajonjolí, legumbres, además, se dedicaban a la crianza de aves y sus derivados. Estos productos eran llevados a la plaza de Arriaga para su venta. No obstante, el transporte fue el problema, desde que se decidió el rumbo que tomaría la carretera, el traslado de la mercancía se realizó cargándolo

¹³¹ Petición de licencia para abrir camino a Villa del Mar, por Jorge Bedwell y el Presidente Municipal de Arriaga, para el Director Gral. de Comunicaciones, ingeniero Daniel Balboa R. AHECH. Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección Gobernación, Caja 23, serie 238/, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 14 de octubre de 1951.

en el hombro de los varones, además que las mujeres ayudaban transportar sobre la cabezas pesados cestos.¹³²

Uno de los recursos a que acudieron estos campesinos fue la de pagar al señor Francisco Altamirano por trasportar sus productos al mercado de la “Ciudad de los Vientos.” Para colmo, días después dicho vehículo no contaba con permiso y fue decomisada por el jefe de tránsito. La carretera en construcción Arriaga-Tapanatepec estaba a más de tres kilómetros, el traslado de la mercancía era muy dificultoso y lento, es por ello que los campesinos se dirigieron al Comisariado Ejidal de Nicolás Bravo, para solicitar un permiso de tránsito a Francisco Altamirano. En su respuesta, Leonardo López, comisariado ejidal redactó un nuevo documento el cual fue enviado al secretario de Gobernación para que tomara cartas en el asunto. Sin embargo, la respuesta fue que podía recorrer esa ruta pero debía pagar una cuota al administrador de Renta.¹³³

En otro documento redactado por el agente municipal de San Pablo se muestra el descontento por la acción tomada del Agente de tránsito, además del apoyo a la petición de los campesinos del ejido Nicolás Bravo. Se expone que los propietarios e incluso la servidumbre tenían la necesidad de abastecerse de víveres en el mercado de Arriaga así como para vender los productos que cada rancho producía, para realizarlo tenían que caminar hasta La Aurora, estación de ferrocarril, sitio que les quedaba demasiado retirado, y con el carro de don Francisco Altamirano estos pesares disminuían. En el documento dirigido al jefe de Tránsito del estado, se enumeran los ranchos afectados por la creación de la carretera a más de tres kilómetros de distancia, de los que destacan los ranchos El Edén, Las Marías, Ojala, El Porvenir, Torreón y La soledad, uniéndose también a esta lista Concepción, Piedra de Cal, San Felipe, San Antonio, Tabasquito, El Paraíso, La Aurora, Bella Mil, Bretaña, Yumiri, La Peña, Santa Fe, Las Ánimas, Cerro Colorado, el Triangulo y Frontera.¹³⁴

¹³² A.H.E CH, petición de permiso de tránsito para el vehículo del señor Francisco Altamirano, firmado por Leonardo López, Comisariado Ejidal, Manuel Díaz, Agente Municipal y Juan Ángel Presidente del Comité de Educación, Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección Gobernación, caja 22, serie 238/1, Agosto, 18 de 1950.

¹³³ *Ibidem*.

¹³⁴ A.H.ECH, petición de permiso de circulación para el vehículo del señor Francisco Altamirano, dirigido al jefe de tránsito, firmado por el Agente Municipal de San pablo, caja 22, serie 236/1, 16 Agosto de 1950.

Los esfuerzos de los campesinos y rancheros para ser escuchados fueron agotados debido a que los trabajos en la vía que comunicaría a Arriaga con Oaxaca estaban avanzando, no de manera rápida. Para el año 1951 se informaba que 16.3 kilómetros habían sido trazados, 10 kilómetros de terracería se estaban aplanando, también se realizaron 15 kilómetros de obras de arte y 17 kilómetros de localización.¹³⁵ Las máquinas eran manipuladas para abrir camino, sin embargo el atraso era obediencia y el proyecto industrializador de Miguel Alemán no se estaba cumpliendo.

Un último ejemplo de protestas de los campesinos mostrará el beneficio que obtenía la clase pudiente en relación con la mencionada carretera. Esta vez, habitantes de la colonia Lázaro Cárdenas dependiente del municipio de Arriaga solicitaban permiso para transitar por camino viejo. Esa vía comprendía los terrenos El Barrancón, propiedad del señor Jesús Toledo, Cerro Colorado, propiedad del señor Omelino Villatoro y el ejido de Arriaga, correspondientes a esa ciudad.¹³⁶ Los dueños, entre ellos el ex presidente municipal de Arriaga cobraban porque las carretas pasaran por sus terrenos, el constante abuso a la clase baja contradice el discurso emanado por Francisco J. Grajales cuando tomó posesión, no es cierto que las carreteras beneficiaría por igual al pueblo.

La intención de mostrar estas solicitudes es para contrastar los dos polos bien marcados en la sociedad. Por un lado, los empresarios, dueños de fincas, políticos, entre otros se relacionaban con el fin de acrecentar sus ganancias y obtener de las vías de comunicación el mayor beneficio posible. Por el contrario, los campesinos y pequeños propietarios fueron afectados directamente, el sustento económico fue atraído o recaudado a través de los productos de subsistencia, los cuales vendían en el mercado público de la ciudad de Arriaga. La dificultad para trasladar el producto hizo reaccionar a los campesinos. Sin embargo poco se logró en beneficio a este sector.

Para el año 1951, el tramo Arriaga- Tapanatepec experimentó un avance de 16.3 kilómetros de trazado, de terracería se hizo 10 kilómetros, también se crearon 15 kilómetros de obras de arte y se revistió en ese año 17 kilómetros. Se contaba con pocas máquinas

¹³⁵ AHECH, Tercer informe rendido por el Gobernador Constitucional del Estado, Francisco J. Grajales a la LXIII Legislatura del estado de Chiapas, Departamento de Prensa y Turismo, sección Autográfica Tuxtla Gutiérrez Chiapas, noviembre de 1951.

¹³⁶ Solicitud para transitar por el camino viejo del Comisariado Ejidal de la colonia Lázaro Cárdenas, Oscar del Solar, A.H.E CH. Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección Gobernación, caja 22, serie 238/1. Colonia Lázaro Cárdenas, Arriaga, Chiapas. 29 de abril de 1950.

para realizar el trabajo pesado, es por ellos que los trabajadores debieron doblegar energías para cumplir con esas tareas. Por ejemplo, en la siguiente fotografía se observa a campesinos realizando sus actividades teniendo como implementos palas, carretillas y picos, no se observa maquinas movidas por diesel o gasolina, por lo que debían mover las pesadas rocas a fuerza bruta, podría ser una explicación de la lentitud de los trabajos, que hasta ese momento no se mencionaba actividades de petrolizacion, es decir apenas se estaba realizando trabajos de terracería.

Por lo general era en los puentes o vados donde se invertía mayor tiempo, esto porque que se debía ser más preciso en la colocación del material, con el fin de distribuir el peso de los autos que pasarían por ahí.

Foto 10. Kilometro 37.470, vado Río Las Arenas



Fuente. AHECH. Fondo fotográfico sobre 486.Foto 8. Agosto de 1951

Trabajadores doblegan esfuerzos para mover con pico y pala la tierra y las pesadas rocas. Al fondo se observa dos automóviles de buena calidad, posiblemente eran de supervisores de la obra.

Para el año 1952 únicamente se realizaron 5 kilómetros de terracería, 5 kilómetros de obras de arte y 5 kilómetros de revestimiento.¹³⁷ Se puede afirmar que en el último año de la administración de Francisco J. Grajales las actividades en las vías de comunicación disminuyeron y los objetivos no se estaban cumpliendo.

Recapitulando, fueron cuatro rutas las que se estaban perfeccionando para comunicar con la ciudad de Arriaga. No obstante, la ruta Arriaga- Tuxtla era la más transitada y la que poseía las condiciones favorables para cumplir con las demanda de traslado que el estado de Chiapas requería.

Por otro lado, la ruta Arriaga-Villa Flores, retomada de administraciones anteriores no fue terminada, pero los camiones de carga y pasajes transitaban por esas vía que hasta ese momento era de terracería. Las quejas del campesinado no fructificaron, en gran medida por las acciones tomadas por las autoridades. Decíamos que los campesinos del poblado Ortiz Rubio fueron los quejosos, pero con unos cuantos no se puede ganar la guerra, y por ende estos fueron sometidos.

La vía mencionada también estaba siendo prolongada hasta la capital del estado, la zona maicera tenía prioridad para modernizar sus carreteras. Agilizar el traslado de los granos a la bodega ubicada en la “Ciudad de los vientos “era el objetivo, sin embargo, los resultados no fueron los que se esperaban. La pausa en las actividades en el año 1948, los atrasos de los pagos y la poca maquinaria fueron algunas causas de la lentitud de las actividades. Podemos decir que la administración de Francisco J. Grajales prestó atención a ese sector, pero no podemos atribuirle la modernización de esta. El proyecto no se realizó en su totalidad, y la petrolización, pavimentación, o los que muchos dan por llamar modernización de la vía tuvo que esperar para otro tiempo.

La comunicación por carretera de Tonalá a Arriaga ya existía, pero los problemas causados por la lluvia fue trabajo durante el gobierno de Francisco J. Grajales. Claro que los intereses del sector privilegiado de la población se ven reflejado en cada uno de estos proyectos, pero en fin, son los que aportan una parte de los recursos económicos con la cual se le paga a la mano de obra. Esta ruta pretendía apoyar al Ferrocarril Panamericano en el

¹³⁷ AHECH, Cuarto informe de gobierno rendido por el gobernador constitucional del estado, General e Ingeniero Francisco J. Grajales, a la XLIV, Legislatura del estado de Chiapas el 1ro de noviembre de 1951. Departamento de Prensa y Turismo, sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1952.

traslado de los granos, no obstante, Chiapas se negaba a abandonar el problema de comunicaciones que acarrea por largo tiempo.

Esa ruta nos permitió mostrar la dirección de los verdaderos beneficios de las carreteras. Con las acciones de Nicasio Guízar se acentúa el bienestar para el sector privado, claro, esto en coordinación con el gobierno del estado, pues el apoyo otorgado con el pretexto de normalizar la economía de la “nación” afirma lo mencionado.

El tramo carretero de Arriaga- Tapanatepec fue difícil de iniciar, pero también nos ayudó a exhibir el interés de los comerciantes, algunos finqueros y el gobierno del estado, además del presidente municipal de Arriaga. Al respecto Edgar Octavio Wong Ruiz atribuye a Omelino Villatoro como el iniciador de las gestiones ante los sectores de gobierno para realizar esta arteria vial.¹³⁸ No le daría todos los méritos al entonces presidente municipal, posiblemente Wong Ruiz no sabía quién era él, aunque también entiendo que su Breve Historia de Arriaga es una historia oficializada, en donde solo se presenta una sola línea de las acciones.

1950 fue el año en que se inició de manera oficial la carreta Arriaga- Tapanatepec , aunque ya existía un proyecto para comunicar Oaxaca con Arriaga, los finqueros, comerciantes y los gobiernos de los estados involucrados (Chiapas y Oaxaca) optaron por uno nuevo, el que más les convenía, económicamente hablando. Las actividades realizadas fueron seguimiento del proyecto alemanista, que Francisco J. Grajales pretendió ejecutar en el sureste de la república mexicana. Sin embargo esto no se realizó en un cien porciento.

Chiapas siempre ha tenido problemas de comunicación, Fernando Castañón Gamboa refiere que el sureste de la república mexicana es rico en tierras y atribuye a la falta de carreteras el atraso económico.¹³⁹ Es razonable, pero también hay que mencionar que los apoyos económicos se dirigían principalmente al centro y norte del país, donde las industrias eran imán de los recursos otorgados por Alemán Valdés. Chiapas únicamente era portador de granos, llámese maíz, frijol, café, etc., pero el problema expuesto al respecto se une a confirmar la tesis.

¹³⁸*Historia de Arriaga*, documento otorgado en el museo del ferrocarril de la ciudad de Arriaga: 7

¹³⁹AHECH, Fernando Castañón Gamboa, “*Panorama Histórico de las Comunicaciones*” (Sobretiro del 1^{er} número de la Revista Ateneo), Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1951, pp.120.

En el cuatrienio de Francisco J. Grajales se quiso abarcar mucho, pero se realizó poco. Trabajos alternos a las cuatros rutas mencionadas se estaban realizando, principal en las zonas cafetalera, la cuales se pretendían comunicar con el Ferrocarril Panamericano, sin embargo esas quedaron inconclusas, no fue suficiente cuatro años para ejecutar el proyecto industrializador que en el centro y norte del país inició desde 1946.

Con las carreteras y la rehabilitación de las vías del ferrocarril se le quiso devolver la importancia económica que tiempo atrás mantuvo la ciudad de Arriaga. El papel del ayuntamiento no fue destacable debido a que muchas de las decisiones en los medios de comunicación eran tomadas directamente desde el Centro del país, posiblemente en las obras realizadas como política de sanidad la influencia del presidente municipal fue mayor.

Capítulo 4

Las obras de sanidad y de embellecimiento en Arriaga

La república mexicana en el periodo alemanista sufrió los embates de la poliomielitis, problema que por acuerdo gubernamental Estados Unidos prestó apoyo para su combate.¹⁴⁰ Chiapas en el periodo administrativo de Francisco J. Grajales no estuvo exenta de esta epidemia. Sus 970 453 habitantes registrados en el año 1950, en los 74,415.00 km² de su territorio estaban muy vulnerables a dicha enfermedad.¹⁴¹ Se intensificaron las medidas sanitarias para controlar la propagación, la instalación de agua potable, drenajes, empedrados y pavimentación, además del mercado público fueron algunas de las acciones realizadas al respecto.

Arriaga fue un punto estratégico por donde pasaba el ferrocarril, al respecto, personas principalmente de Centroamérica se refugian en esa ciudad trabajando como cargadores. Para ellos era un doble problema el contagiarse y no estar en su lugar de origen les restaba derechos para acudir a un centro de salud, además de que para esos años Arriaga no contaba con hospital, en Tonalá estaba prácticamente abandonado y para colmo, los dos con que Tuxtla contaba no abastecían las necesidades de la población.¹⁴²

Cierto que la polio no fue la única enfermedad en esos años. Los padecimientos de contaminación hídrica (fiebres, tifo paratíficas, disenterías, diarreas y enteritis) eran prevalentes en Chiapas, teniendo como origen común en algunas ciudades, entre ellas Arriaga, la falta de servicio de alcantarillado y agua potable. En la primera reunión de jefes de servicios coordinados y epidemiólogos del sureste se trataron los medios de propagación y control de estas enfermedades, dicha junta recomendó:

1. Suministro de agua potable obtenida por medios físicos o químicos de decantación, sedimentación, filtración y cloración para las principales poblaciones del Estado.

¹⁴⁰ Davies E. Diane, *El Leviatán Urbano, La Ciudad de México en el siglo XX*, México Fondo de Cultura Económica, 1999: 175.

¹⁴¹ Habitantes según el 7º, censo general 1950, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección 4, serie 4 Estadísticas, México DF. 31 de julio de 1951, Julio Hernández Sánchez, Jefe de la sección de ajuste y control de enlajamiento.

¹⁴² *El Costeño*, Arriaga Chiapas, Número 28, 11 de diciembre de 1953: 1

2. Saneamiento y dotación de servicios sanitarios a todas las casas con un buen sistema de alejamiento y tratamiento de aguas negras.

3. Control sanitario de los alimentos que comprenda la pasteurización de la leche, para el consumo inmediato, establo a prueba de moscas, usando implementos esterilizados. Exámenes médicos de los manipuladores con investigaciones de parásitos en materia fecal.¹⁴³

Chiapas no contaba con los servicios sanitarios suficientes para ofrecer a los habitantes una buena calidad de vida, es por ello que en el periodo mencionado se registraron muertes por enfermedades parasitarias. No obstante el esfuerzo del gobierno del estado para contrarrestar estos males fue una política nacional. En el siguiente cuadro se muestra los principales padecimientos, número promedio de los casos registrados y habitantes muertos a nivel estatal en los años 1941 a 1950. En respuesta a dicho problema de salud el gobierno del estado pretendió cumplir con las recomendaciones mencionadas en el párrafo anterior, pero no fue suficiente.

Cuadro 4: Morbilidad promedio de los principales padecimientos trasmisibles reportados por unidades y centros de la coordinación del estado de Chiapas de 1941 a 1950

Padecimiento	Número de casos promedio registrados	Coefficiente por cien mil habitantes
Paludismo	5 625	5 703.53
Parasitosis intestinal	3 140	3183.84
Encimaríais	1 273	1 290.77
Otras parasitosis	1 342	1 360.73
Áscaris	524	531.31
Onchocercosis	259	276. 57
Disentería	938	951.09
Gripa	850	861.86
Tosferina	736	746.27
Sarampión	674	683.41
Tuberculosis	216	219.01

Fuente: A.H.E.CH. Fondo de Secretaría General de Gob. Sección 4, caja 5, serie 400/1, Estadísticas, 442/1. Tuxtla Gutiérrez, junio de 1951, Epidemiólogo Roberto Ortega.

¹⁴³Primera reunión de jefes de servicios coordinados y epidemiólogos del sureste, La Comisión de resoluciones. Doctor Ramón Pintado Pérez, Doctor Samuel León Brindis, Doctor José Larrumbe y Doctor Gabriel Garzón Cossa, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de gobierno, Sección 4, caja 5, serie 400/1 Estadísticas, 442/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, junio 9 de 1951.

El paludismo, el parásito intestinal, encimariais, áscaris, onchocercosis y disentería son enfermedades parasitarias. Las tres primeras y la disentería tienen la particularidad de contagio por consumir alimento en mal estado y tomar agua contaminada, quitando a la diarrea las tres enfermedades mencionadas también pueden contagiarse por picadura de moscos, por lo general deambulan por las aguas negras, el agua encharcada también era foco de contaminación y de contagio de estos males y es por ello que en Arriaga se registraban mayor número de enfermedades parasitarias. El áscaris y onchocercosis son las que dañan al cuerpo humano por gusanos o lombrices, claro que también tienen relación con las anteriores, pues muchos de los gusanos son producidos en charcos, en las aguas negras y las larvas son acarreadas por moscos o sancudos que a través de picaduras los depositan en el humano.¹⁴⁴

La gripa, tosferina y sarampión son virales estacionarias, es decir, son frecuentes en épocas de frío, aunque hoy día el sarampión está controlado y el contagio es por tener bajas las defensas corporales. La última, la tuberculosis es bacteriana, pero controlable.¹⁴⁵

La ciudad de Arriaga para el año 1950 contaba con 14,030 habitantes, de los cuales 6,831 eran hombres y 7,199 mujeres.¹⁴⁶ La mayor concentración estaba en la ciudad y el resto se localizaban en las colonias dependientes de ese municipio. Como por ejemplo:

Cuadro 5: Habitantes y territorio de las colonias del municipio de Arriaga en el año 1950¹⁴⁷

Colonia	Habitantes	Extensión territorial en km ²
La Azteca	1,124	5
Lázaro Cárdenas	850	11

¹⁴⁴ Entrevista realizada al doctor Javier Aguilar Aguilar, en la colonia Tiltepec Municipio de Jiquipilas Chiapas, el 5 de noviembre del 2012.

¹⁴⁵ *Ibidem*.

¹⁴⁶ AHECH. FCG. *El Heraldo de Chiapas*. Número. 882, Año, IV, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, Domingo 2 agosto de 1950: 1

¹⁴⁷ Remitiendo datos estadísticos al Jefe de departamento de asuntos económicos, Rómulo Calzada, del Presidente Municipal de Arriaga, Omelino Villatoro, AHECH, Secretaría General de Gobierno, sección Secretaría Particular, serie -008, Arriaga Chiapas a 25 de febrero de 1950

San Isidro	230	21.2
Villa del Mar	260	11
Emiliano Zapata	480	28
Nicolás Bravo	235	9
Calera	395	3
La Bondad	166	5
Las arenas	311	6
Cinco de Mayo	295	6
Punta Flor	72	15

Cabe mencionar que esas no eran las únicas colonias que correspondían al municipio de Arriaga, pero si las más pobladas. El objetivo de mostrar estos datos estadísticos es para destacar la crecida población y las necesidades de salud en aumento, al respecto posiblemente en este censo no estaban contemplados los migrantes centroamericanos, pero de una u otra razón estaban en convivencia con los arriaguenses.

La instalación de agua potable, drenaje, pavimentación y adecuación del mercado público fueron gestionados por presidentes municipales antecesores de Omelino Villatoro e Isidro Gutiérrez Candelaria. Claro está que motivados por el sector económicamente activo de la región; pero puede considerarse como obras públicas a estos trabajos de infraestructura, debido a que se realizaron ya en la ciudad. Dichas obras tanto el ayuntamiento, el gobierno del estado y la iniciativa privada cooperaron o se relacionaron para ejecutarlas.

Para el periodo de estudio (1948-1952) fungieron como presidentes municipales Omelino Villatoro e Isidro Gutiérrez Candelaria, provenientes de familias de terratenientes que influyeron en la vida de Arriaga. El primero, tiene como antecedente familiar a la señora Isabel Vázquez de Villatoro, quien en los primeros años del siglo XX fuera dueña de la finca “La Reforma” y al señor Zenón Villatoro, quien se adjudicó la presidencia municipal en el año 1928.¹⁴⁸ El hecho de ser de apellido distinguido en la clase adinerada

¹⁴⁸ Ver tesis *Obras públicas en Arriaga, Chiapas, 1910-1950*.

permitió a Omelino Villatoro Hernández establecerse en el ayuntamiento en el periodo 1949-1950.¹⁴⁹

Por su parte, Isidro Gutiérrez Candelaria, hijo de Segundo Gutiérrez y Luisa Candelaria, nieto de Ambrosio Gutiérrez y la señora Cesaria Sumuano, además de Manuel Nájera e Hilaria Candelaria.¹⁵⁰ fue un hombre de negocios ambicioso que se involucró en la vida económica y política de Arriaga a través del Partido Revolucionario Institucional (PRI). En su campaña política recibió el apoyo del contingente agrario, del gobernador del estado y del presidente de la república por ser del mismo partido político.¹⁵¹ Fue responsable de la administración de esa ciudad en tres de los cuatro años del periodo de estudio. 1948, 1951 y 1952 facultado como presidente municipal de Arriaga, también se dedicaba a la compra y venta de maíz.¹⁵²

Es cierto que tanto Omelino Villatoro e Isidro Gutiérrez fueron fuertemente criticados por individuos de la misma posición económica. Prueba de ello, en 1950 se afirmaba que esta ciudad caminaba a pasos rápidos hacia su perdición, pues no tardaría en convertirse en otra Sodoma debido a la forma alarmante en que estaban surgiendo y multiplicándose los centros de vicio, tales como cantinas, cervecerías y prostíbulos, lo que ocasionaba continuos delitos de sangre. En los periódicos se menciona que casi no había día sin un asesinato o riña callejera sangrienta. Además que en los prostíbulos era donde con mayor frecuencia brotaban escándalos y hechos de sangre, sin que la policía fuera capaz de evitar ni reprimir esta ola roja debido al poco carácter que Villatoro mostraba a la resolución de estos problemas.¹⁵³

Fuentes encontradas en el Archivo del estado de Chiapas refieren que Isidro Gutiérrez de manera irregular fue el vencedor de las elecciones para presidente municipal

¹⁴⁹ Museo del Ferrocarril, *Camino del Viento Historia del Municipio de Arriaga*, Judith Urbina Reyes, Op. cit.: 10

¹⁵⁰ Remitiendo acta de nacimiento y nombramiento como diputado a Isidro Gutiérrez firma el Comité Municipal del PRI en Arriaga, Francisco Altamirano L. A H ECH, Fondo de Secretaría General de Gobierno caja 17, Serie 236, Arriaga, Chiapas, a 11 de noviembre de 1950.

¹⁵¹ AHECH, *El Heraldo de Chiapas*, Año. IV, Número. 943, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. Sep. de 1950:

¹⁵² Wong Ruiz, Edgar Octavio, *Historia de Arriaga, constante evolución*:19

¹⁵³ AHECH, *El Heraldo de México*, Número. 915, Año IV, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, jueves 10 de agosto de 1950: 1

en 1950, no olvidando que en 1948 estuvo como líder del ayuntamiento. Al respecto, como reclamó las irregularidades en las elecciones, Gilberto Coutiño I. candidato a la presidencia municipal de Arriaga redactó un documento el cual fue dirigido a Secretaría de Gobernación para que se declarara nula la elección, en él se exponían tres testimonios notariales de certificación de hechos con números 96, 97 y 100; un informe del Comisariado ejidal de la colonia agraria “Los Corazones”, perteneciente al estado de Oaxaca, donde certificaba la llegada de ejidatarios de ese lugar a las elecciones de Arriaga, también un documento firmado por el señor Carlos Altamirano, jefe de propaganda de la planilla encabezada por el señor Isidro Gutiérrez C. donde el mencionado señor pidió gente de “Liberación” poblado perteneciente al municipio de Jiquipilas, además cuatro copias telegráficas dirigidas al señor gobernador protestando por la filtración de personas extrañas al municipio, así como un croquis topográfico denotando la posición de los grupos que votaron en ambas planillas, todos estos documentos se deseaba adherir al expediente electoral del municipio de Arriaga para que el Congreso hiciera el estudio conveniente y en su oportunidad declarar la nulidad de las elecciones que según el artículo 41 fracción VI de la Ley electoral en vigor procedía por el fraude cometido al votar gente extraña al municipio.¹⁵⁴

El problema mencionado llegó al conocimiento del presidente de la república y como tanto el licenciado Alemán Valdés como el gobernador del estado pertenecían al PRI, apoyaron a Isidro Gutiérrez Candelaria, miembro del partido político mencionado. De manera que con el Decreto número 29 hicieron oficial dichas elecciones y con ello el nombramiento de presidente municipal de “Chilo” Gutiérrez.¹⁵⁵

En dicho decreto expedido por el general Francisco J. Grajales y que validó las elecciones del año 1950 se mencionan los miembros del Ayuntamiento que entrarían en función para mejorar las condiciones del pueblo. Los ciudadanos que figuraron en las planillas fueron:

¹⁵⁴ Al Secretario General de Gobierno, Por Gilberto Coutiño candidato a la presidencia de Arriaga, A. H. E. CH, Fondo de secretaría General de Gobierno, caja 17, Seri 236. Arriaga Chiapas a 24 de noviembre de 1950.

¹⁵⁵ Decreto 29, Haciendo validas las elecciones de los municipios, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno Caja. 7, sección Gobernación, Serie, 229/29, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 20 de diciembre de 1950, firma el oficial mayor encargado del despacho de la secretaria General de Gobierno Licenciado Arturo Gutiérrez H.

Cuadro 5: Directiva del ayuntamiento de Arriaga en el año 1950

Presidente Municipal	C. Isidro Gutiérrez C.
Síndico Municipal	C. Dr. Eliseo Burguete
Regidor 1/o. propietario	C. Oscar Zapata
Regidor 2/o. propietario	C. Juan Bedwell Ornelas
Regidor 3/o. propietario	C. Heberto Escandón
Regidor 4/o. propietario	C. Adán Castillejos
Regidor 5/o. propietario	C. Antonio Enríquez
Regidor 6/o. propietario	C. Rafael Salinas.
Regidor 1/o Suplente	C. Marcelo Tamayo H.
Regidor 2/o Suplente	C. Ángel Albino
Regido 3/o Suplente	C. Eligio Fuentes ¹⁵⁶

4.1. El agua potable cumpliendo varios objetivos

Considerando que el agua es uno de los elementos vitales para la sobrevivencia humana, podríamos decir que esta fue una de las obras que posteriormente benefició a un gran número de habitantes de Arriaga. A medida que se hacía llegar el vital líquido, se apreciaba el bienestar de la población. A partir de que Arriaga fue elevada a la categoría de ciudad (1943), este tipo de trabajos se hicieron más frecuentes. Aunque hay que mencionar que para ese periodo mucha gente acudía al río para bañarse o a los tanques de agua que abastecían al Ferrocarril Panamericano, el inicio del proyecto fue de gran importancia.

En el periodo de Nicasio Guízar (1943-1944) se inauguró la introducción de agua potable en Arriaga, a dicho evento acudió el representante del gobernador, Adeodato González, el secretario del Ayuntamiento y Ángel Dubán, Presidente de la Junta de Agua Potable.¹⁵⁷ Fue una ceremonia sencilla pero trascendental, que ayudaría a cumplir con los objetivos de salubridad.

El abasto de agua fue un trabajo complicado costado por el gobierno del estado, comerciantes y la presidencia municipal; para su mantenimiento se cobraba por hacer llegar el líquido mediante tuberías hasta los domicilios. Pero para los que no tenían el recurso suficiente se colocaron pilas de agua en las calles, que fungían como abastecimiento

¹⁵⁶ Decreto 29 haciendo validas las elecciones de los municipios, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno Caja. 7, sección, Gobernación, Serie, 229/29, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 20 de diciembre de 1950, firma el oficial mayor del despacho de la secretaría General de Gobierno Licenciado Arturo Gutiérrez H.

¹⁵⁷ AHECH, Dato obtenido en el Fondo Fotográfico, sobre 9, foto 2.

público. Se hacía del conocimiento de la población los días que debían acudir a las pilas, debido a que la distribución era medida, pues la mayor parte se le otorgaba a los domicilios y negocios de las personas que podían pagar el servicio.

Los trabajos de mantenimiento y perfeccionamiento del sistema de dotación de agua en Arriaga continuaron de manera lenta por unos años. Prueba de ello es que para 1946 la Junta de Mejoras Públicas, Sección de Aguas de esta ciudad con la firma comercial Techo Eterno “Eureka” consiguió un empréstito de 78, 000 pesos, de tal cantidad el gobierno del Estado aportó 30,000 pesos, pagando el resto en plazo de cinco años a la junta de mejora mencionada. El dinero de referencia se dedicó íntegramente al cambio de todo el acueducto (4000 metros de pésima cañería) por tubería gruesa de asbesto, con lo que se mejoró el servicio de dotación de agua en Arriaga.¹⁵⁸ No obstante, las complicaciones del terreno hacía difícil los trabajos mencionados y conducir el agua a la ciudad resultaba costoso.

Para el año 1947 gobernador del estado, licenciado César A. Lara, destinó 61,646.97 pesos para gastos del agua potable, cantidad que no fue suficiente para terminar con el proyecto trazado. Hacer llegar el agua potabilizada a la mayoría de la población era el objetivo, pero hasta ese año aún no era posible.¹⁵⁹ Por el poco tiempo que estuvo como gobernador no se pudo concluir las obras, como el nuevo tanque de distribución.

En el periodo de Isidro Gutiérrez Candelaria se retomó el proyecto, pues el apoyo del gobernador del estado fue importante. En el año 1948, Francisco J. Grajales mandó construir un nuevo tanque de captación de agua potable,¹⁶⁰ el cual ayudaría a la distribución de la misma y así cumplir con algunas peticiones que el presidente municipal hizo llegar en recomendación de los comerciantes.

Precisamente ese mismo año llega a Chiapas el secretario de Salubridad y Asistencia, el chiapaneco doctor Rafael Pascasio Gamboa, quien venía acompañado de los doctores Samuel Benítez Armas, director general de la campaña contra el paludismo y el

¹⁵⁸ AHECH, Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa, *La Opinión. La opinión*, Año 2, Número 41, Arriaga, Chiapas mayo de 1946: 5

¹⁵⁹ Relación de erogaciones efectuadas por la dirección de caminos y obras públicas. AHECH. Secretaría General de Gobierno, Sección Cuentas, serie 113/1

¹⁶⁰ AHECH, FCG, 482, Informe rendido a la XLII Legislatura del estado de Chiapas el primero de noviembre de 1948 por el gobernador del estado César A. Lara, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, noviembre de 1948: 13.

doctor y diputado Antonio Cachón Ponce, así como de otras personas. El objetivo de la visita era cerciorarse de las condiciones sanitarias en las que encontraba el estado. Aunque la dotación del agua potable fue considerada como parte de las gestiones políticas, también cumplía con uno de los beneficios otorgados a comerciantes y a las pequeñas fábricas existentes en esa comunidad.¹⁶¹

En lo que al agua potable concierne, los usuarios recibían el agua en condiciones de impureza muy marcadas. Por la denuncia de personas de la ciudad de Arriaga que retomó el *Diario Heraldo Chiapas* se sabe que el sistema de agua potable de dicha ciudad no llenaba aun las necesidades de la población. Además el agua continuaba llegando a los usufructuarios en las condiciones indeseables de impureza, esto debido a que aún carecía dicho sistema de una tapa para el tanque de almacenamiento, donde se hallaban insectos, aves y aun prendas de vestir en descomposición, eran focos de infección porque hasta la fecha no se había logrado instalar las galerías filtrantes que propuso el ingeniero Néstor Fernández.¹⁶²

Se pretendió mejorar la calidad del vital líquido sustituyendo la tubería vieja y en mal estado por las de marca Eureka, que eran más resistentes y podrían soportar la presión del agua y las condiciones que presentaba el accidentado terreno. En ese mismo año 1948 se informaba al gobierno del estado que había quedado terminado los trabajos de captación de agua potable en esa población.¹⁶³ Sin embargo, pondría en duda la conclusión de esas actividades, pues las contantes quejas de los consumidores contradicen lo referido en el informe de gobierno.

A pesar de la calidad del agua se vendía al mejor postor, pues sólo se dio como servicio de paga, siendo visible que el pueblo siguió usando el agua de norias por la imposibilidad de pagar el alto costo de las instalaciones y del fluido del líquido, pues para ese año las pilas ya estaban desapareciendo. Además que toda la ciudad ignoró la forma

¹⁶¹ AHECH, *El Heraldo de Chiapas*, Número. 150, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas 22 de enero de 1948: 1

¹⁶² AHECH, *El Heraldo*, Número 273, Año 1 Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 19 de junio 1948: 1, 4

¹⁶³ Informe rendido a la LXII Legislatura del estado de Chiapas por César A. Lara Tuxtla Gutiérrez Chiapas noviembre de 1948: 47.

como se había hecho vivir a la junta de aguas. Pues hasta la fecha se desconoce un corte de caja con que se hiciera público el conocimiento de la misma.¹⁶⁴

Francisco J. Grajales retoma los trabajos de agua potable no solo de la ciudad de Arriaga, sino también de otros lugares del estado. Chiapa de Corzo fue una de las ciudades en donde las obras de captación, conducción y regulación del agua corrieron por cuenta del gobernador. El vital líquido provenía del arroyo La Pesquería y era de allí de donde se abastecería a la población. Además de lo mencionado, se perforó un pozo y se instaló un sistema de bombeo con el cual se pretendió cubrir al cien por ciento las necesidades de dicha población. Posteriormente, Pichucalco, Villa Flores y Villa Corzo recibieron el apoyo para realizar trabajos de la misma índole. Por su parte, Tuxtla Gutiérrez traería dificultades al respecto, pues la lejanía de los ríos, accidentado de los terrenos y el tamaño de la población fueron asuntos que impidieron el avance de los trabajos de abasto de agua.¹⁶⁵

Es lógico que antes de la pavimentación y la instalación de tuberías de drenaje, además del empedrado de las calles el trabajo de las tuberías de agua potable era lo primero, la política sanitaria propuesta por Miguel Alemán Valdés así lo refería. Prueba de ello en la colonia América, dependiente del estado de Puebla se registran actividades de dotación de agua potable para esos años. Aunque se ha de mencionar que dichos trabajos se iniciaron en 1945, para ese periodo la entidad referida aún no contaba con un servicio de buena calidad, es por ello que se perforó un pozo con el cual se pretendía cumplir con la demanda de la población. No obstante, el tanque de agua ubicado en la calle Washington fue crucial para la distribución del líquido obtenido del pozo o de los ríos Buenos Aires o de Janeiro.¹⁶⁶

El problema de las clases sociales no difiere entre Puebla y Chiapas, prueba de ello Mayer Medel refiere que para 1943 el pago por el servicio de agua costaba 5 pesos, sin embargo, las mismas autoridades sin argumento o autorización alguna aumentaban el precio del servicio, que para el mismo año pagarían por el la no muy grata cantidad de

¹⁶⁴ *Ibíd.*

¹⁶⁵ Informe que rinde a la LXII Legislatura del estado de Chiapas por el gobernador constitucional del estado General e Ingeniero Francisco J. Grajales, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1949:40

¹⁶⁶ Mayer Medel, María Silvina, *La colonia América*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección General de Fomento Editorial y Sistema de Investigación Ignacio Zaragoza, México, 2005: 60-65.

10 pesos, y años más tarde el precio posiblemente se duplicaría. De acuerdo con María Silvina Mayer Medel, estos servicios eran en gran medida para las personas que tenían las posibilidades económicas para pagarlos.

Al igual que la ciudad de Arriaga, en la colonia América el servicio no era bueno. Meyer Medel lo califica de pésimo, porque solo se disponía del agua solo una hora diaria de 7 a 8 de la mañana, hecho que molestaba principalmente a dueños de pequeñas fábricas y comerciantes de dicho lugar.¹⁶⁷

En Chiapas se pretendió ejecutar el proyecto sanitario que Alemán Valdés propuso para su administración. La ciudad de Arriaga estaba recibiendo recursos para dicho fin, aunque no los suficientes, pero la red de abastecimiento de agua era ya una prioridad para el control de las enfermedades. Bueno, ese era el discurso y uno de los objetivos a cumplir, porque otro era el beneficio que obtendría la clase alta. Por ejemplo, el dueño de la máquina de nixtamal o fabricadora de tortilla, Edrulfo Escandón, sacó provecho de ello, la fábrica de hielo, el del molino de carne, fue en donde se observa directamente la influencia del vital líquido para acrecentar los capitales de los que yo lo tenían y además fue el primero quien tuvo agua en su casa, quien aprovechó el caudal del río Lagartero para dicho fin.¹⁶⁸

Hasta antes de octubre 1949 la ciudad de Arriaga registró tres defunciones por paludismo, que era el 0.20% de la población del periodo referido. Motozintla 171 defunciones correspondiente al 8.09% de su población.¹⁶⁹ Aclarando que no era la única enfermedad, puesto que la poliomielitis, cólera, etc., era unas de las que se querían combatir con la potabilización del agua, la introducción del drenaje y pavimentación de las calles, además del aseo de las mismas, para esas actividades las autoridades deberían contar con el apoyo de la población. No obstante, los habitantes reclamaban la falta de aseo de las calles, lamentable hecho que provocaba la mala higiene e imagen de la ciudad para con los habitantes. Parte de la problemática se debió a que las personas que estaban construyendo

¹⁶⁷ Mayer Medel, María Silvina, *La colonia América*, Op. cit.: 64

¹⁶⁸ Urbina Reyes, Judith. *Camino del viento, Historia del Municipio de Arriaga*, documento otorgado en el museo del ferrocarril de Arriaga Chiapas, sin número de página.

¹⁶⁹ Coeficiente de mortalidad en algunos municipios del Estado, AHECH, Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección 1, Cuentas, caja 16, serie 118/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1949.

no se tomaban la molestia de tirar los escombros de las calles principales, aunado a ello, la complacencia del presidente municipal fue clave para que este problema se prolongara.¹⁷⁰

Decíamos que las personas de posibilidades económicas trataban de sacar provecho de la conducción del vital líquido por las tuberías al centro de la ciudad. Prueba de ello es que en el decreto número 76, específicamente en el artículo primero se autorizó a la Junta de Agua Potable del municipio de Arriaga conceder al señor Omelino Villatoro Hernández la construcción de una alberca y el aprovechamiento de las aguas que se desperdiciaban en vertedero antes de llegar a los tanques de almacenamiento, pero utilizando la conducción del agua, un tubo de 2 pulgada de diámetro. Además, en el artículo segundo se especificaba que la concesión expresada sería por el tiempo que fuese inevitable aprovechar los sobrantes del agua para las necesidades de la ciudad.¹⁷¹ Sería ingenuo de mi parte pensar que el agua sobraba, al contrario, hemos referido párrafos anteriores que habitantes de esa ciudad seguía lavando ropa, bañándose, etc. en las corrientes del río Lagartero. Este es un buen ejemplo para observar unos de los objetivos del abasto de agua, nuevamente el beneficio directo estaba en pocas manos y el concepto de obras públicas está en discusión.

Para el año 1950 los salarios que regían en la “Ciudad de los Vientos” variaban dependiendo la actividad y el tiempo. Por ejemplo, para el mes de febrerose informó que los salarios que se manejaban en esa municipalidad eran de 3.50 pesos diarios en actividades como construcción, excavación, etc. y en el campo se pagaba 3.00 pesos. Para el mes de mayo del mismo 1950 en la ciudad se pagó 3.50 pesos y en el campo 2.50 pesos.¹⁷² Posiblemente el porcentaje de pago fue variando mes tras mes, aclaro que esto fue específicamente en la ciudad de Arriaga. Ya que en Yajalón el presidente municipal prácticamente explotaba en una forma inicua e injusta a los indígenas de las rancherías cercanas, los obliga a dar varios días de trabajo sin remuneración alguna en las obras que

¹⁷⁰ AHECH, *El Heraldo de México*, Número. 928, Año IV, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 25 de agosto de 1950:1

¹⁷¹ Decreto 76, otorgando sobrante de agua a Omelinio Villa toro Hernández, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno, Caja. 7, sección Gobernación. Serie, 229/29, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 13 de mayo de 1950.

¹⁷² Documento donde se envía datos en relación de los salarios que rigieron en Arriaga en el mes que se indica al jefe de departamento de asuntos económicos, Rómulo Calzada, del presidente municipal de Arriaga, Omelino Villatoro, AHECH, Secretaría General de Gobierno, sección Secretaría Particular, serie, -008 Arriaga Chiapas a 6 de marzo de 1950.

tenía emprendidas, y si alguno se negaba, aun cuando esta fuera por estar enfermo, lo mandaba a traer amarrado con policías, le imponía una multa de 25.00 pesos y varios días de trabajos forzados.¹⁷³ Desafortunadamente, para el caso Arriaga no he encontrado evidencia al respecto, guardando las proporciones, me imagino que también en la “Ciudad de los Vientos” permanecía el pago por servicio o el tequio, el cual consistía en realizar trabajos que el Ayuntamiento estaba realizando, se argumentaba que era para el beneficio de todo el pueblo y sus trabajos era la aportación para el municipio. La pregunta sería ¿fueron estos campesinos los que eran prácticamente obligados a regalar su trabajo los beneficiados? La respuesta esta dicha, en el transcurso de este capítulo mostramos que la iniciativa privada es la favorecida.

Para ese mismo año en la ciudad de México se experimentaba la escasez de agua potable. Para remediar dicho problema se invirtió en las obras del río Lerma más de 120 millones de pesos, claro, esto independientemente de los pozos alternos perforados en Xotepingo.¹⁷⁴ El plan industrializador alemanista tuvo gran impacto precisamente en el centro de la república, donde la llamada clase media fue importante para realizar trabajos de infraestructura como la instalación de tuberías para llevar el agua a las comunidades.

Para el año 1951 los trabajos sobre el agua potable en la ciudad de Arriaga disminuyeron. Pero a nivel estatal se estaba analizando un proyecto del cual la capital del estado sería beneficiada. El proyecto de los Berros alcanzaría los 10,000,000 pesos, que en gestiones realizadas al gobierno federal se pretendió que esta estancia cubriera los gastos que arrojaría dicho proyecto, otorgándolo como subsidio a los ayuntamientos beneficiados. El objetivo principal de la ejecución de dicho proyecto era la de dotar de agua a la mayor parte de la población de Tuxtla Gutiérrez, teniendo una de las posibilidades la captación del líquido de los manantiales de los Berros.¹⁷⁵

¹⁷³ El presidente de Yajalon explota a los indígenas “*ES Diario popular*, Número. I, V 1, de agosto, 1951: 1y 4.

¹⁷⁴ *Quincenario informativo*, Número. IV, Año 75 México DF. 15 de agosto de 1950: 1. encontrado en el Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección 1 Cuentas, serie 110.

¹⁷⁵ Tercer informe rendido por el gobernador constitucional del estado General Ingeniero Francisco J. Grajales, Departamento de Prensa y Turismo, Sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, noviembre de 1951: 41

El mantenimiento de las bombas, tuberías, pagos de jornales fue lo único que se registró en la ciudad de Arriaga para ese año. La junta de mejora en el departamento de agua potable tenía la obligación de rendir cortes de caja, que hasta antes de 1951 no existía ninguno.¹⁷⁶ Francisco Altamirano L. Tesorero de la Junta de Mejora en el mes de junio cumplió con lo establecido, en el corte de caja que realizó no muestra avances o aumento de tuberías que permitieran el abasto del agua a otros sectores de la población, únicamente enumera las actividades de mantenimiento del servicio y el pago de ellas, es decir ese departamento únicamente estaba facultado para administrar recursos destinados a obras materiales. Muestra de ello, para el mes de mayo del mismo año 3,085.86 pesos se invirtieron en los trabajos referidos en dicha junta,¹⁷⁷ y para el mes siguiente 2,502.51 pesos fueron administrados por Francisco Altamirano L.¹⁷⁸ Una de las explicaciones por la cual no se observan nuevas instalaciones de agua y perforaciones en el suelo para depositar los tubos que conducirían el líquido, es que se estaban realizando trabajos de pavimentación, y empedrado en algunas calles de Arriaga.

La pesquería Punta Flor forma parte del municipio de Arriaga, este ejido desde años atrás presentaba problemas con el agua, debido a que las mareas invadían todo el margen del río de donde ellos tomaban el vital líquido, y por ende el agua salada no es apta para ingerir. Las autoridades solicitaron permiso para abrir un pozo en los terrenos en dicho ejido y con ello satisfacer las necesidades del pueblo. Este documento fue dirigido al presidente municipal de Arriaga, que a su vez debió mandar a las oficinas de obras públicas en la

¹⁷⁶Corte de caja de segunda operación que demuestra el movimiento de fondos habido en la Tesorería de la junta de mejora materiales, Departamento de Agua Potable de la ciudad de Arriaga Chiapas durante el mes de junio de 1951, A.H.ECH, Fondo Secretaría General de Gobierno Sección 7 Economía, caja 1, Serie 703/1 Arriaga, Chiapas, 30 de junio de 1951, Firma el tesorero de la junta de mejora materiales departamento de agua potable Francisco Altamirano. L

¹⁷⁷Corte de caja de segunda operación que demuestra el movimiento de fondos habido en la Tesorería de la Junta de Mejora Materiales, Departamento de Agua Potable de la ciudad de Arriaga Chiapas, A.H.ECH, Fondo Secretaría General de Gobierno Sección 7 economía, caja 1, Serie 703/1 Arriaga, Chiapas, 31 de mayo de 1951, Firma el tesorero de la Junta de Mejora Materiales, Departamento de Agua Potable Francisco Altamirano. L

¹⁷⁸Corte de caja de segunda operación que demuestra el movimiento de fondos habido en la Tesorería de la junta de mejora materiales, Departamento de Agua Potable de la ciudad de Arriaga Chiapas durante el mes de junio de 1951, A.H.ECH, Fondo Secretaría General de Gobierno, Sección 7 Economía, caja 1, Serie, 703/1 Arriaga, Chiapas. 30 de junio de 1951, Firma el tesorero de la junta de mejora materiales departamento de agua potable Francisco Altamirano. L

capital del estado para dar solución a la petición.¹⁷⁹ Los trabajos de agua entubada era necesidad en lugares retirados de la “ciudad de los vientos”, pero dependientes de la misma. Dicho problema no fue resuelto en la administración de Francisco J. Grajales, pues se le daba prioridad a lugares con mayor número de habitantes, en otras palabras, fueron las cabeceras municipales en donde se registró el mayor avance en los trabajos de dotación de agua.

Es importante mencionar que por lo general la administración de rentas era quien recaudaba el dinero del servicio de agua potable, en la siguiente tabla se muestra la cantidad erogada y los negocios a que se les cobraba. Claro que en unas ocasiones algunos dueños de fábricas eran exonerados del impuesto. Por ejemplo. Al señor Pedro Compañ Vidal dueño de la fábrica de galletas “Chiapas”, ubicada en la ciudad de Arriaga, Chiapas, con el decreto número 109, se le anuló el pago de impuesto, esto porque supuestamente el Gobierno tenía el deber de incrementar el establecimiento de nuevas industrias, con el objeto de que el público adquiriera sus productos a precios más bajos de los fijados a las mercancías importadas.¹⁸⁰ Los privilegios se estaban dando y en muchos de los casos el ayuntamiento lo permitía, pues también los presidentes municipales formaban parte de esa lista de privilegiados.

Cuadro 6: tarifas de agua potable en el año 1952.

Negocios	Precio mínimo en pesos	Precio máximo en pesos
Fabricas de aguardiente	50,00	100,00
Albercas publicas	50,00	100,00
Baños públicos	25,00	50,00
Fábricas de hielos	25, 00	50,00
Hoteles	25,00	50,00
Fábricas de aguas gaseosas	15 ,00	50,00
Fábricas de paletas o niveles	15,00	50,00
Cantinas	10,00	25,00

¹⁷⁹ Solicitud para dotación de agua en la pesquería Punta Flor ,A.H.E CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno, Sección Gobernación, caja 23, serie 238/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 13 de enero de 1951, Firma Gastón Farrera y otros. Colonia Punta Flor Municipio Arriaga

¹⁸⁰ Decreto 109, Exoneración de pago de impuestos al señor Pedro Compañ Vidal de la fábrica de galletas, en Arriaga, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de gobierno, Caja. 6, sección Gobernación, Serie, 229, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 17 de junio de 1949, firma el secretario de Gobierno, Doctor Manuel Sirven Ramos.

Molinos de nixtamal	15,00	25,00
Teatros y cines	10,00	25,00
Refresquería	15,00	25,00
Tenerías y otras industrias no Consideradas en esta tabla	15,00	25,00

Fuente: Decreto 104, tarifa de agua potable. Firmado por Rodolfo Morales y Morales DIP. Domingo Gonzales Lastra, Diputado Y. Ramón A. Casanova, DIP. Vocal.A.H.E.CH, Fondo de Secretaria General de Gobierno Caja. 10, sección Gobernación. Serie, 229/104, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 21 de abril de 1952

Recapitulando, los trabajos de agua potable se realizaron para controlar enfermedades contagiosas y adquiridas por la mala calidad del vital líquido, falta de drenajes, la poliomielitis, cólera son unas de ellas. Por otro lado también, se pretendió otorgar del servicio a las pequeñas fábricas y negocios de la entidad, pues este era el sector al que el gobernador deseaba darlas condiciones para producir, económicamente hablando. Finalmente también la dotación de agua potable fue un negocio.

4.2. El drenaje otro trabajo sanitario

Al igual que el agua potable, el drenaje fue una medida para el control de las enfermedades virales contagiosas, el proyecto para conducir mediante tuberías las aguas residuales fuera de la ciudad de Arriaga fue difícil de concretar. Las actividades fueron iniciadas en el periodo presidencial de Nicasio Guízar (1943-1944), esto con el apoyo del departamento de Salubridad, del gobierno federal, del presidente municipal y el pueblo de Arriaga.¹⁸¹

El crecimiento de la población acentuó la necesidad de este servicio. El paludismo y la onchocercosis, enfermedades o epidemias se observaban desde los años 1935 a 1940, y se prolongaron más allá de los 50, esto por la falta de agua potable y drenaje.¹⁸² Claro que también fue problemático desde el aspecto económico, pues el trabajo de instalación de drenaje tenía un costo de mantenimiento para aquellas personas que pretendían iniciar con el uso de este medio de control de sanidad. En ocasiones, las cuotas eran recaudadas por el ayuntamiento a través de la Junta de Drenaje, causa por la que las actividades fueron lentas,

¹⁸¹ Dato obtenido al reverso de la foto otorgada por el Museo del Ferrocarril, Año 1944.

¹⁸² Chiapas Nuevo seminario popular, Año VI, Número 276, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, jueves 14 de mayo.1942: 1

y el control de dichas enfermedades se complicó. Es por ello que en 1944 el gobernador firmó un convenio con el ramo de salubridad para el establecimiento de centros de medicina social e higiene rural en Arriaga, Ocozocuahutla, Ocosingo y La Concordia.¹⁸³

Uno de los cuestionamientos fue en dónde depositar las aguas negras, ya que se pretendía cuidar el medio ambiente. No obstante, un problema resuelto acarrea uno nuevo, en este caso, se decidió transportar dichos residuos desde la ciudad de Arriaga y depositarlo en el río denominado Tío Chico. No obstante, vecinos que necesitaban de las aguas de dicho afluente estuvieron inconformes, pues fue absurdo colocar los residuos en un medio natural de abastecimiento de agua de ese poblado y todavía se decía que era un medio para combatir las enfermedades existentes.¹⁸⁴

Para el tiempo que estuvo como presidente municipal de Arriaga César A. Lara, (año 1947) se asignó 553.80 pesos para realizar trabajo de drenajes en las calles de dicha ciudad. No obstante, fueron pocos los recursos destinados para erogar las actividades al respecto, pues el mayor apoyo fue dirigido al abastecimiento de agua potable, construcción del almacén de materiales, empedrado de la calles e incluso para el estadio deportivo.¹⁸⁵

Para 1948, estando como gobernador interino el general César A. Lara, no se destinó recursos para continuar con los avances de introducción de las tuberías para las aguas negras en la “Ciudad de los vientos”, con su política “una obra para cada pueblo” decidió aportar 205,480.00 pesos al municipio de Arriaga, dichos recursos se ocuparon principalmente en la construcción del parque central, donde sus andadores se recubrieron de mosaicos. Y empedrado de algunas calles.¹⁸⁶ Es decir, se preocupó más por el embellecimiento de esa región que por la salud de sus habitantes.

¹⁸³Síntesis del informe del Gobernador constitucional del estado de Chiapas, Doctor Rafael P. Gamboa rendido el día primero de noviembre de 1943, al cuarto año de gobierno la H. XXXIX Legislatura local en el teatro alameda de la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, Contenido de Prensa y Publicidad Gobierno del estado de Chiapas. Tuxtla Gutiérrez, 1941- 1944. FCG 546.

¹⁸⁴ AHECH, FCG, 546, Síntesis del informe del gobernador constitucional del estado de Chiapas, Doctor Rafael P. Gamboa op. Cit: 11.

¹⁸⁵ AHECH, Relación de erogaciones efectuadas por la dirección general de caminos y obras públicas Secretaría Gral. de gobierno. Sección 1 Cuentas, Caja 14., serie 113/1, Arriaga Chiapas, 1947.

¹⁸⁶ AHECH, Informe rendido a la LIXII Legislatura del Estado de Chiapas por el gobernador del estado César A. Lara, Tuxtla Gutiérrez Chiapas noviembre de 1948:8

Estando como gobernador de Chiapas Francisco J. Grajales, se dirigió nuevamente el interés hacia el drenaje. Aunque en los primeros meses de su administración fueron dedicados al agua potable, pues era prioridad y necesidad en muchos lugares del estado. Sin embargo, se construyeron 550 metros de drenaje en la 7ª calle Norte, dicho trabajo costó 4,950.00 pesos, nuevamente fue uno de los ramos con menor apoyo económico, debido a que la mayor parte de los recursos fueron destinados a las carreteras y dotación de agua potable.¹⁸⁷

En el año 1949 fueron pocos los trabajos sobre el drenaje que se mencionan a nivel estatal, se supone que fue una medida sanitaria establecida desde la metrópoli. Pero en Chiapas San Cristóbal de la Casas fue uno de los escasos lugares en donde se efectuaron actividades al respecto. Algunas de las calles principales fueron escavadas para depositar y adecuar los tubos que conducirían las aguas negras fuera de la ciudad. Posteriormente dichas avenidas fueron pavimentadas, con lo que se cumplía con los proyectos de salubridad y embellecimiento. Claro que no en toda la ciudad, únicamente en zonas céntricas. Dichas actividades fueron lentas, prueba de ello es que hasta 1950 fueron pocas las calles terminadas.¹⁸⁸

También en el año 1950 se observa, incluso en el informe de gobierno correspondiente a ese año, que los trabajos convenientes al drenaje fueron escasos, seguramente el interés gubernamental y los de la iniciativa privada estaban fijados en otros proyectos que les proporcionara ganancias o beneficios importantes, la pregunta aquí sería, ¿y la gestión del Ayuntamiento? Pues la que legalmente debe estar pendiente de las necesidades del pueblo e incluso les debe dar solución.

4.3 Pavimentación

De años anteriores al periodo gubernamental de Francisco J. Grajales algunas calles de Arriaga se empedraron, debido a que los trabajos de agua potable y drenaje se realizaron

¹⁸⁷ Informe de mejora materiales del señor Omelino, Villatoro, A.H.E CH, Fondo de secretaría General De Gobierno, Sección Gobernación, caja 19, serie 238/1, Arriaga, Chiapas, 1 de julio de 1949.

¹⁸⁸ AHECH, Segundo Informe de gobierno rendido por el gobierno constitucional General Ingeniero Fráncico J. Grajales, A la LXIII Legislatura de Chiapas, Departamento de Prensa y Turismo, Sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez 1950: 42

con más frecuencia en los años que van de 1947 a 1951, las pavimentaciones de las calles fueron iniciadas para reforzar las medidas sanitarias y embellecer la ciudad.

Para 1948 en el municipio de Arriaga se invirtieron 363, 480 pesos siendo las obras principales la construcción del parque central, el asfalto de la calzada el panteón, entre otras.¹⁸⁹ Lo importante es recalcar los trabajos realizados en la calzada que conduce al panteón de la ciudad, pues fue una de las primeras calles en donde el lodo en tiempo de lluvia no era ya un gran problema.

A pesar de que ya existían calles empedradas la “Ciudad de los vientos”, la prioridad era pavimentar el mayor número de metros y darle un aspecto limpio a la ciudad. Es por ello que se realizaron gestiones importantes para obtener los recursos suficientes para dichas actividades. Las respuestas no fueron inmediatas, pero es aquí donde se observa unas de las pocas intervenciones del presidente municipal, de alguna manera está cumpliendo con su deber gestora ante el gobierno del estado.

Para los primeros meses del año 1949 se autorizaron 24,000 pesos para pavimentar las calles que fueran posibles.¹⁹⁰ Sin embargo, el recurso fue otorgado por etapas, la figura del administrador de renta fue importante, pues es el que recaudaba los impuestos principalmente de alcohol, y es ante esta estancia que acudía el gobierno del estado para aportar el recurso económico solicitado. Al respecto, para el mes de abril la Tesorería General del estado ordena al administrador de rentas de la ciudad de Arriaga se le otorgue al Ayuntamiento de dicha ciudad la suma de 6,000 pesos que costaron las 40 toneladas de cemento que se utilizaron en la pavimentación de las calles de la referida población.¹⁹¹

Los trámites para que los recursos económicos o materiales solicitados para la obra tardaron en llegar, pues fue hasta el mes de mayo del mismo año en que Omelino Villatoro, presidente municipal recibió el cemento que costó el gobierno del estado, ese material sirvió para reiniciar con los trabajos establecidos en el proyecto de sanidad y de

¹⁸⁹ Informe rendido a la LXII Legislatura del estado de Chiapas Cesar A. Lara, Tuxtla Gutiérrez noviembre de 1948:9

¹⁹⁰ Informe que rinde a la LXII Legislatura del estado de Chiapas, constitucional general e ingeniero Francisco J. Grajales, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez 1949: 42

¹⁹¹ Orden de la Tesorería del estado a la administración de rentas de Arriaga para otorgar recursos económicos al Ayuntamiento de Arriaga, AHECH, Secretaría General de Gobierno, sección 1, Cuentas, caja 2, serie 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas 22 de abril de 1949.

embellecimiento en la “Ciudad de los vientos”.¹⁹² Cabe recordar que ese lugar fue la puerta de entrada y salida del estado de Chiapas, y se quería dar una buena imagen a los visitantes.

Lo que hay que enfatizar es que para el mes de mayo, cuando se están otorgando los materiales, las primeras lluvias hace más difícil el avance de las actividades y por consecuencia los montones de arena y las excavaciones se convirtieron en problemas sanitarios. En los charcos es donde se reproducen los zancudos que sirven como portadores de enfermedades parasitarias.

Lugares como San Cristóbal, Tapachula, Tonalá, entre otras ciudades también fueron favorecidas con recurso económico y materiales para pavimentar las calles¹⁹³ Lógicamente que la mayor parte de los trabajos de abastecimiento de agua y la instalación de tuberías para el drenaje se estaban terminando, con ello, se iniciaba la última etapa del proyecto, que consistía en recubrir de material compacto el suelo para impedir el contacto directo con el lodo y el contagio de algunas enfermedades parasitarias.

Retomando a la ciudad de Arriaga el mayor Omelino Villatoro realizó nuevas gestiones para obtener materiales para continuar con los trabajos de pavimentación en las calles de dicha ciudad. Sin embargo, mediante un oficio de la Secretaría General de Gobierno, se le comunicó que los aprovisionamientos de cemento para la pavimentación de la calles de esa ciudad por los meses de junio, julio y agosto serían por cuenta de ese Ayuntamiento. Al respecto, el presidente municipal respondió que los fondos con que disponía apenas alcanzaba para la mano de obra, es por ello que pedía en nombre del pueblo de Arriaga que tal disposición fuera reconsiderada a fin de no suspender los trabajos que con tanto esfuerzo se estaban llevando a cabo, ya que la ayuda que el gobierno del estado estaba aportando era la que permitía cubrir con la mayor parte de los gastos.¹⁹⁴

Una solución al problema fue la que explicó Omelino Villatoro en dicho documento. Mediante un acuerdo con la compañía podía conseguir los fondos

¹⁹² Telegrama a Pánfilo Grajales par informar de la obtención del cemento, por el presidente municipal, Omelino Villatoro, AHECH, Secretaría General de Gobierno, sección 1, Cuentas, caja 2, serie 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas 23 de mayo de 1949.

¹⁹³ Informe que rinde a la LXII Legislatura del estado de Chiapas, constitucional general e ingeniero Francisco J. Grajales, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez 1949: 44

¹⁹⁴ Petición de apoyo económico al gobernador del estado, por el presidente municipal, Omelino Villatoro, AHECH, Secretaría General de Gobierno, sección 1, Cuentas, caja 2, serie 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 30 de mayo de 1949.

correspondientes a esas aportaciones mensuales, para que fueran reintegradas en septiembre u octubre, pues se tenía entendido que la disposición mencionada se debió al desnivel de los presupuestos del estado en dichos meses.¹⁹⁵

La aprobación de dicha petición se dio en un buen tiempo, debido a que los trabajos debían continuar, precisamente para evitar los problemas con las lluvias. Para los meses mencionados, el presidente municipal de Arriaga recibió la autorización del gobernador de Chiapas para adquirir los materiales necesarios para las obras de pavimentación de las calles de esa ciudad, reembolsando los importes al gobierno.¹⁹⁶ La voluntad y el interés del gobernador permitieron que se continuara embelleciendo la “Ciudad de los vientos.”

Para diciembre de 1949 se le ordenó al administrador de rentas otorgara 18,000 pesos al ayuntamiento de Arriaga para cubrir con los gastos de 120 toneladas de cemento que se utilizaron en la pavimentación de algunas calles de esa ciudad. La iniciativa privada también cooperó en estas actividades, que también traerían beneficios para ese sector de la sociedad.¹⁹⁷

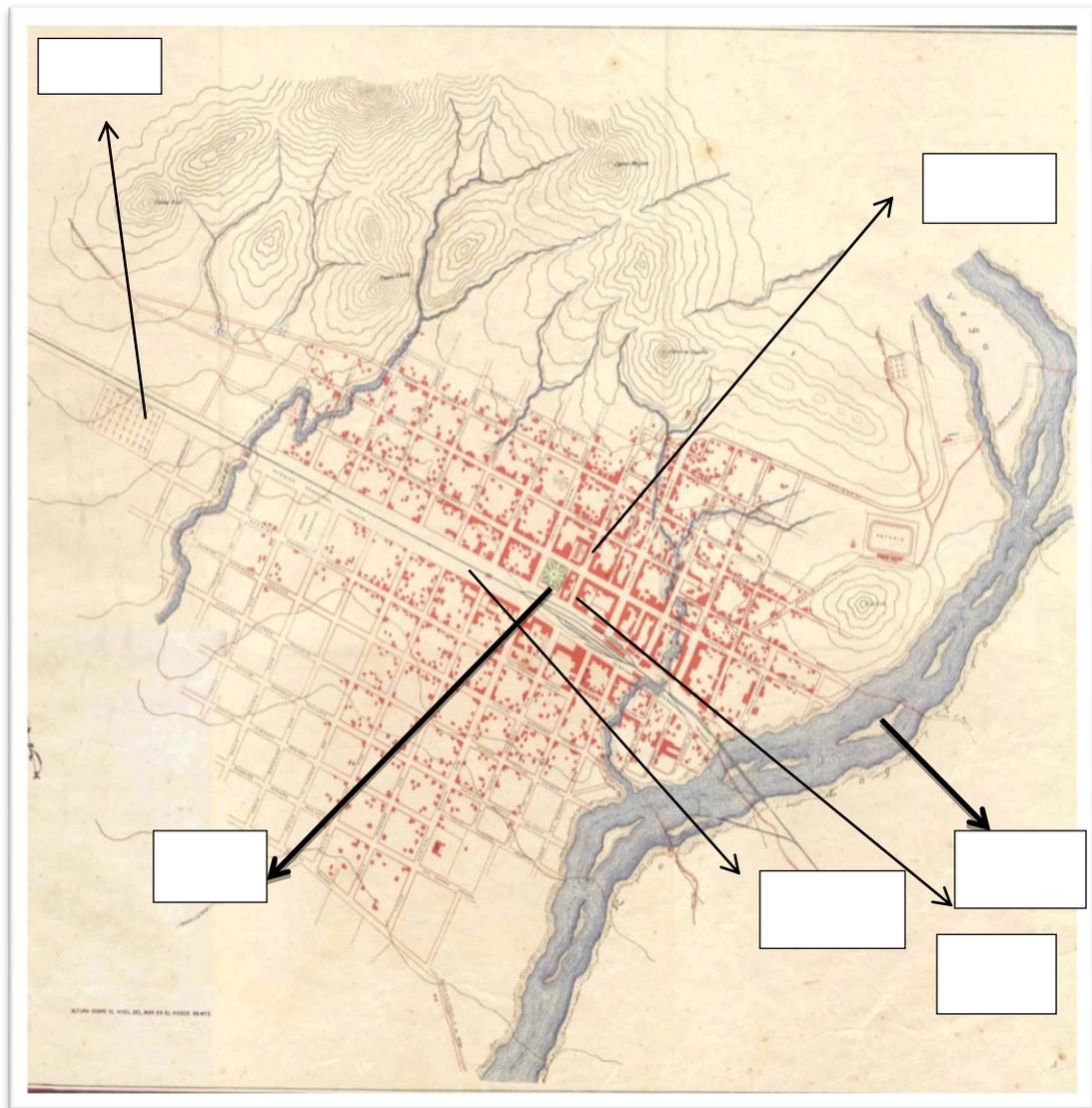
El día 28 del mes de noviembre llegó a Arriaga el licenciado Manuel R. Palacios, gerente de los Ferrocarriles Nacionales, aprovechando la estancia en esa ciudad la junta de mejoras materiales lo entrevistó para solicitar su apoyo para pavimentar la Avenida Ferrocarril, (ver ubicación en el siguiente plano), el licenciado ofreció a dicha Junta a nombre de la gerencia de los Ferrocarriles Nacionales 23,000 pesos para que se efectuaran los trabajos de pavimentación, pero el monto lo mandaría en poco tiempo, argumentando que los trámites se tardaban.

¹⁹⁵ *Ibíd.*

¹⁹⁶ Aprobación de apoyo de materiales para las obras de pavimentación. Dirigido al mayor Omelino Villatoro, del Doctor Manuel Silrvent Ramos. AHECH, Secretaría General de Gobierno, sección 1, Cuentas, caja 2, serie 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 7 de junio de 1949.

¹⁹⁷ Orden del gobernador al administrador de rentas de Arriaga para pagar cemento, AHECH, Fondo Secretaría General de Gobierno, Caja 3, sección 1 Cuentas, serie 101, expediente 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 23 de diciembre de 1949.

Mapa 4: plano de la ciudad de la ciudad de la ciudad de Arriaga publicado en el año 1941.



Fuente: AHECH. Realizado en la Dirección Técnica de la Comisión Geográfica, por el jefe de la Comisión Geográfica Militar, Terminado en 1934 y publicado en 1941. El trazado de las calles se le atribuye al norteamericano William John Bedwell, según Judith Urbina Reyes las calles son copia de los pueblos del sur de los Estados Unidos de Norteamérica.¹⁹⁸ Posiblemente el trazado no fue realizado de manera gratuita, pero fue quizás la única actividad importante del mencionado terrateniente. Se observa que las vías del ferrocarril dividen en dos a la ciudad de Arriaga, y a la orilla pasa el río Lagartero, el cual suministraría de agua a los habitantes de esa localidad. El punto verde es el referente del quiosco, centro de dicha ciudad el cual mantiene 58 metros sobre el nivel del mar. Además se identifican la Avenida Ferrocarril, el panteón, palacio municipal, mercado público, entre otros lugares por donde se estaba pavimentando.

¹⁹⁸ Urbina Reyes, Judith. *Camino del viento, Historia del Municipio de Arriaga*, documento otorgado en el museo del ferrocarril de Arriaga Chiapas, sin número de página.

Sin embargo, no se tiene evidencias de que ese recurso se haya otorgado, posiblemente, fue el puro discurso o se facilitó el dinero para el siguiente año.

Al iniciar el año 1950 el gobierno del estado y el sector privado siguieron manifestando su apoyo para la pavimentación de las calles, no sólo en Arriaga, sino también en otros lugares de Chiapas como Huixtla, Tonalá, Tapachula además de otras ciudades.¹⁹⁹ Podemos asegurar que los trabajos siguieron efectuándose a pesar de la preferencia de los medios de comunicación, pues fue la estancia a la que se le prestó mayor apoyo.

Para ese año nuevamente tomó las riendas del ayuntamiento de Arriaga el señor Isidro Gutiérrez Candelaria, la responsabilidad de seguir con las obras de salubridad y embellecimiento pretendía ser unas de las actividades de prioridad en su administración. Surgieron problemas que ponían en duda la continuidad como presidente municipal, no enfatizaremos en ese tema pues lo importante es señalar las actividades realizadas en los años siguientes.

En enero de 1950 se recibió en el ayuntamiento de Arriaga una nueva aportación económica del gobierno del estado, los 6,000 pesos que el administrador de rentas de ese lugar cedió a Isidro Gutiérrez, previamente autorizado por la Secretaría de Gobernación y obras públicas, lógicamente que ese monto facilitado permitió continuar con los trabajos mencionados. No obstante, el municipio debía pagar la mano de obra.²⁰⁰

Para el mes de febrero de 1950 se le envió un documento al director de Obras Públicas en donde se le informó de las existencias de emulsión asfáltica en Arriaga. Mediante ese documento se le ordenó la concentración inmediata a esa dirección de 17,000 litros que se utilizarían en la pavimentación de la calle de Cupía, además de los 15,000 litros para completar un total de 37,000, litros que quedaron a disposición del presidente municipal de Arriaga, para emplearlos en la pavimentación de las calles de aquella

¹⁹⁹ Segundo informe rendido por el gobernador constitucional del estado, General e ingeniero Francisco J. Grajales a la LXIII Legislatura, Departamento de Prensa y Turismo, sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1950: 40

²⁰⁰ Autorización de pago a la administración de rentas de Arriaga, del tesorero general, AHECH, Fondo secretaría General de gobierno, caja 3, sección 1 Cuentas Serie: 101 Expediente 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas a 17 de enero de 1950.

población.²⁰¹ Dicha mezcla permitía fijar el concreto al suelo y su secado era más rápido, acto que ayudaba a continuar de manera activa con las labores.

La calle que pasa frente al palacio municipal fue pavimentada en ese año, e incluso el mismo palacio fue remodelado, en la siguiente foto podemos observar que lo pavimentado abarcaba hasta donde la calle se encontraba con la avenida central, lo que permite mencionar que únicamente se cubrió de concreto el sector frente al palacio municipal uniéndose con el parque central. Los campesinos fueron los que con carretillas, palas, pisones, revolvedoras transformaban las anchas calles de Arriaga. Ciertamente que no fue el único sitio que se estaba pavimentando, pero si el palacio municipal es por lo regular en todas las ciudades del centro, las pavimentaciones debieron multiplicarse ahí, es decir, que las pavimentaciones se debieron efectuar del centro hacia afuera de la ciudad.

²⁰¹Correo grama, para Director General de Obras Públicas, Fondo secretaría General de gobierno, caja 3, sección 1, Cuentas, Serie: 101, Expediente 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, a 16 de febrero 1950.

Foto 11: Pavimentación frente al palacio municipal de Arriaga



Fuente: AHECH. Fondo fotográfico, sobre 267, Foto 6, año 1950.

Se observa a campesinos con palas, carretillas, revolvedora y otros implementos de trabajos que requirieron para pavimentar la calle frente al palacio municipal, que une con el parque central. Las calles anchas son únicas en el estado de Chiapas. Como fondo se observa el palacio municipal que fue remodelado ese mismo año (1950).

Para marzo, abril y junio de 1950 los trabajos siguieron a un ritmo favorable, los aportes económicos del gobierno del estado y del mismo municipio siguieron siendo importantes. Muestra de ello, el 19 de abril del mismo año Francisco J. Grajales firmó un acuerdo, en donde el compromiso mensual era proporcionar 40 toneladas de cemento hasta completar 160 para destinarlo a la pavimentación de las calles de ese lugar. Lógicamente que la dotación del material sería a través de la Dirección General de Obras Públicas, estancia que recibía las ordenes del gobernador del estado.²⁰² No obstante, en ocasiones el material fue

²⁰² Acuerdo del gobernador del estado para entregar 40 toneladas de cemento mensualmente hasta completar 160, para pavimentar las calles de Arriaga, AHECH, Secretaria General de Gobierno, sección 1 cuentas, caja 3, serie 101, expediente, 101/1 Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1950.

entregado en cantidades inferiores a lo acordado, por ejemplo, en julio, 20 toneladas se entregaron al ayuntamiento de la ciudad de Arriaga. Misma cantidad se destinó para el mes de agosto.²⁰³

Para finales de 1950 los avances eran significativos, en algunos lugares de Arriaga el cambio era notorio. Se estaba logrando dar un paso importante en la cuestión salud, pero también se estas obras debían impresionar a las los de la clase alta para invertir sus bienes económicos en el estado, y como Arriaga era la primera ciudad en donde llegaban los viajeros, ya sea por ferrocarril o automóvil fue una de las ciudades que recibió constantes apoyos económicos, pues 24,000 pesos de subsidios fueron otorgados a esa ciudad por el gobierno del estado para cubrir de concretos las calles de la “Ciudad de los vientos”.²⁰⁴

Es cierto que muchas de las calles se estaban pavimentando y que Arriaga recibió el apoyo para dichas tareas. Fue responsabilidad del presidente municipal designar las calles que debían ser cubiertas del material de concreto, hemos dicho que frente al palacio, la prolongación al panteón de la ciudad se pavimentaron, además de la avenida ferrocarril. Pero la siguiente foto nos permite observar que la calle pavimentada esta en un lugar donde hay negocios, por ejemplo, la agencia Kodak, una ferretería, e incluso hay imágenes que muestran calles pavimentadas frente a hoteles o negocios y casa de políticos de la ciudad, pues como prioridad con las obras Públicas se pretendía beneficiar las zonas de importancia económica.

²⁰³Telegrama oficial autorizando 20 toneladas de cemento para Arriaga Al administrador de rentas , AHECH, Fondo secretaría General de gobierno, caja 3, sección 1, Cuentas Serie 101, Expediente 101/1Tuxtla Gutiérrez Chiapas a 20 de julio de 1950.

²⁰⁴ Subsidios otorgados a Arriaga por el Gobernador del estado,Departamento Administrativo, Comunicaciones y economía AHECH, Fondo secretaría General de gobierno, caja 3, sección 1. Cuentas Serie: 101, Expediente 101/1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas 1950.

Foto 12: Otra calle de Arriaga pavimentada



Fuente: AHECH. Fondo fotográfico, sobre 267. 1950

Se observa una de las calles pavimentadas de la ciudad, pasa por agencia Kodak, una ferretería, al fondo se ven personas bajo los arboles refugiándose de los rayos del sol. En las paredes la publicidad de la Orange Crush.

Para los dos últimos años de gobierno de Francisco J. Grajales, Arriaga todavía recibió recursos económicos y materiales para seguir pavimentando las calles, aunque no con la misma frecuencia y cantidad de los años anteriores pero se intentó terminar las calles que venían siendo trabajadas. Con el decreto 137, se amplía el presupuesto a dicha ciudad, los interesante está en la partícula número 53, en donde se especifica la cantidad que se aportó para pavimentación, empedrado y conservación de las calles en Arriaga. La cantidad

se amplió con 20 000 pesos más de lo estipulado.²⁰⁵ Como era común, el administrador de rentas era quien otorgaba ese recurso, previamente obtenidos de los impuestos de esa ciudad. La importancia del administrador de rentas fue importante, pues aunque constitucionalmente existía el municipio libre, en la práctica fue desaparecido.

De igual forma, para el año 1952 con el decreto 154, específicamente en la partícula número 53 se amplió el presupuesto para pavimentaciones, empedrado y conservación de las calles, ese recurso debía durar para todo el año, el aumento fue de 50 000 pesos más.²⁰⁶ Sin embargo las necesidades no quedaron cubiertas, el aumento de la población, y los problemas del maíz fueron algunas de las causas por las cuales no fueron terminadas. Aunque fue un apoyo dirigido a la clase alta, también podemos decir en menor escala la clase baja de la población en cuestión de salud estaba tomándose en cuenta.

4.4. Mercado público

Es poca la información que existe para el mercado público de la ciudad de Arriaga. No obstante. Lo obtenido servirá para reforzar la tesis de los beneficios a los sectores de mayor posibilidad económica.

Los pequeños comerciantes y campesinos cercanos a la ciudad de Arriaga acudían a vender sus productos o mercancías al mercado público ubicado en el centro de la ciudad. El espacio destinado para dar las condiciones adecuadas de salud se inició en 1935, llevó el nombre del general “Lázaro Cárdenas,” el inicio de los trabajos fue cuando el gobernador del estado Victorino R. Grajales y presidente municipal Manuel J. Camacho.²⁰⁷ La obra se construyó durante todo el periodo de la gestión administrativa del señor J. Camacho. (1935-1936), siendo esta una obra de gran importancia para la salud pública.

²⁰⁵ Decreto 137. Ampliación de presupuesto de egreso en Arriaga Firmado por el Doctor Sirvent Ramos, Secretario General de gobierno A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de gobierno, sección Gobernación, Caja 8, Serie, 229/155, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 17 de septiembre de 1951.

²⁰⁶ Decreto número 154, Ampliación de presupuestos de egresos en Arriaga Firmado por Emilio Grajales M. Diputado, Domingo Gonzales Lastra, Diputado, Secretario Y Ramón A. Casanova, Diputado Vocal, A.H.E.CH, Fondo de Secretaría General de Gobierno Caja10, sección Gobernación, Serie, 229/155, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 3 de julio de 1952.

²⁰⁷ Trabajo elaborado por el ingeniero Edgar Octavio Wong Ruiz: 6

Años después de su construcción los trabajos de mantenimiento corrieron por cuenta del Ayuntamiento, y en ocasiones con el apoyo del gobierno del estado. El cobro a derecho a piso era recaudado por una persona que el presidente municipal nombraba, ese recurso por lo general era el que se invertía para mejora del local.

Desafortunadamente el lugar no alojaba a todos los vendedores y los más pobres, que por lo general no eran de Arriaga, pero acudían a vender a esa ciudad afuera del mercado público soportando los rayos del sol y en ocasiones los fuertes vientos. Adentro del edificio vendía el personal pagado por personas que poseían un nivel económico aceptable.

Para el periodo gubernamental de Francisco J. Grajales no se destinaron recursos para el mantenimiento del mercado, incluso para todo el estado fue poco el apoyo destinado para esas obras. En el informe de actividades de 1950 rendido por el gobernador únicamente se registra la terminación del mercado de la ciudad de San Cristóbal, obra en la cual esa estancia aportó 5,000 pesos.²⁰⁸ La prioridad era brindar las condiciones propicias para establecer en Chiapas el proyecto industrializador, las carreteras y las demás obras fueron precisamente con ese objetivo, entonces, la mayor parte de los recursos estaban siendo destinados para cubrir los gastos que arrojaban las obras de comunicación principalmente, aunque la dotación de agua entubada, drenaje y pavimentación, además de la infraestructura en la educación fue del interés en el cuatrienio de Francisco J. Grajales.

Para el caso de la ciudad de Arriaga poco se sabe, y la información rescatada es del *Heraldo*. Es importante mencionar que Apolinar Rivera López, corresponsal espontáneo de dicho diario estuvo disgustado con el presidente municipal de esa ciudad, Señor Isidro Gutiérrez, razón por la cual los párrafos dedicados en el diario fueron para criticar las acciones del citado presidente municipal.

El corresponsal afirmaba que cuando llegaba don “Chilo” a la presidencia con el mal humor que le causaba algún mal negocio de compra venta de maíz, que es a lo que se dedicaba, eran los empleados quienes pagaban los platos rotos. Para Gutiérrez Candelaria todo lo realizado por los trabajadores de la presidencia municipal era deficiente, los regañaba e insultaba argumentado que el único que tenía la razón era él, claro que eran

²⁰⁸ Cuarto informe rendido por el gobernador del estado General e Ingeniero Francisco J. Grajales a la LXIV Legislatura del estado de Chiapas, Sección Autográfica, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 1952:120

actos que nadie estaba obligado a soportar por eso la renuncia del secretario municipal, Lisandro C. Sánchez no se hizo esperar.²⁰⁹

Lo anterior es importante porque en el mismo diario menciona las renunciaciones o despidos de su personal administrativo, de entre los cuales se encontraba el señor Tomás Ramos, quien fungía como administrador del mercado público, empleo que fue otorgado a un pariente rico que apenas podía desempeñar ese trabajo. Según Rivera López era un señor comodino que ni siquiera acudía a dicho establecimiento ni una vez a la semana para cumplir con su deber, se le hacía fácil mandar a un mozo que tenía a su servicio para realizar las actividades por el cual cobraba. Además el corresponsal de *Diario* afirma que ese no fue el único hecho reprochable, a ese cese vinieron otros que se sumaron a la cadena de despidos de miembros de su administración, puestos que concedió a sus familiares y amigos.²¹⁰

Lo importante es recalcar que en ese periodo no se realizaron obras de mejora en el mercado público de la ciudad de Arriaga. Aunque los productos expuestos al aire libre contaminado, podía provocar enfermedades parasitarias al consumir. Se prefirió las obras que cumplieran otros objetivos y no solamente el de la salud.

Tanto el agua entubada, el drenaje y la pavimentación de las calles fueron las obras que cumplieran con dos objetivos importantes, embellecimiento, y salud, y en cuestión de beneficio también fue dirigido en gran medida hacia un solo sector de la población, aunque hay que reconocer que aunque sea en menor escala el otro sector de la población, el más grande y pobre estaba siendo tomado en cuenta para algunas actividades.

Por último, con esas obras se pretendía prevenir algunas de las enfermedades mencionadas. Las personas enfermas eran difíciles de curarlas pues Arriaga no contaba con hospital y las dotaciones de medicamentos lo hacía el presidente municipal. Prueba de ello es que ya para 1953, el presidente municipal de Arriaga hizo entrega de equipo de vacunación y medicamentos al comisariado ejidal de la colonia Villa del Mar,

²⁰⁹ AHECH, *El Herald*, Apolinar Rivera López corresponsal espontáneo, Número. 177, Año. 1, 22 de febrero de 1948:1.

²¹⁰ AHECH, *El Herald*, Apolinar Rivera López corresponsal espontáneo, Número. 162, Año. 1, Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 5 de febrero de 1948: 1,4

OmelinoLópez.²¹¹ Pero todas las obras y los medicamentos otorgados no fueron suficientes para cubrir las necesidades del pueblo de Arriaga.

Foto 13: Dotación de medicamentos a la colonia Villa del Mar.



Fuente. AHECH. Fondo Fotográfico, sobre 829. 1953.

Fue en la casa ejidal de la colonia Villa del Mar en donde el comisariado ejidal recibió las dotaciones de medicamento. Insuficientes para un año pero cuando se trata de enaltecer cada acto hasta el mas mínimo detalle es aprovechado en la política.

²¹¹ Dato obtenido al reverso de la fotografía ubicada en el AHECH, Fondo fotográfico, sobre 829.

Conclusiones

Arriaga fue un pueblo formado por la unión de haciendas y fincas cercanas a la estación del Ferrocarril Panamericano. El sitio denominado Jalisco nació prácticamente con la llegada del ferrocarril, medio de comunicación que hizo a esta zona punto estratégico e importante para la economía del estado de Chiapas y del pueblo mismo. El traslado de la mercancía a los puertos o al centro del país se hacía precisamente en esos trenes que dominaron la economía en el siglo XIX y parte del siglo XX.

Fue en 1910 que se le otorgó la categoría de pueblo y se le designa el nombre de Arriaga a la citada conglomeración de fincas y haciendas.²¹² La mayoría de los productos se comercializaban en esta zona, conocida también como la puerta de entrada y salida del estado. La política porfirista estableció un beneficio a los empresarios que invirtieran en el país, valiéndose de ello, estadounidenses llegaron a Arriaga para inmiscuirse en la vida económica y política de la “Ciudad de los vientos”.

En diciembre de 1943 se asignó la categoría de ciudad a esa entidad de la costa chiapaneca.²¹³ No obstante, muchas de las decisiones se siguieron efectuando desde la capital o desde la metrópoli. Para esos años el ferrocarril había perdido importancia, esto debido a las deterioradas vías y a los automóviles. Se intentó la reparación, sin embargo, la máquina siguió circulando con esas condiciones, desperfectos que provocaron muchos accidentes.

Para el periodo gubernamental de Francisco J. Grajales, nuevamente se quiso recuperar las vías y el ferrocarril en su totalidad y de esa manera equilibrar la economía chiapaneca, por ende aportar al equilibrio financiero del país. Desafortunadamente fue mucho el bullicio y pocas las acciones que se realizaron al respecto, en primer lugar porque la mayor parte de los recursos estaban destinados para la construcción y apertura de

²¹² AHECH. Hemeroteca Fernando Castañón Gamboa. *Periódico oficial del estado de Chiapas*, Tomo XXVII, Número 23. Pág. 25. Decreto número 12, Tuxtla Gutiérrez Chiapas. Junio 4 de 1910.

²¹³ Museo de Ferrocarril. *Camino del Viento Historia del Municipio de Arriaga*. Judith Urbina Reyes. H. Ayuntamiento municipal, 1982, p. 8

carreteras, esto con el objetivo de agilizar el traslado de la materia prima, en segundo lugar porque a la par se estaban tendiendo rieles en el norte de la república, en donde si existían industrias.

Efectivamente el proyecto alemanista dio facilidades al capital nacional y extranjero en el territorio mexicano, principalmente el de los norteamericanos con quienes se acentuó una dependencia comercial después de la Segunda Guerra Mundial. Estados Unidos despuntó como potencia y años después fue quien decidió la política de México. Por ejemplo, para ganarse la confianza norteamericana, Alemán Valdés hizo cambios en el Artículo 3 de la Constitución Política Mexicana. La modificación consistió en sustituir la educación socialista impuesta por Lázaro Cárdenas por la nacionalista, como estaba reciente la culminación de la Segunda Guerra Mundial, la política anticomunista fue una táctica alemanista para ganarse la confianza norteamericana.

La protección del capital extranjero y nacional trajo como condicionante la realización de infraestructura para ofrecer los escenarios propicios a las industrias, entre las obras de prioridad establecidas en el proyecto industrializador del llamado presidente civil están las carreteras, dotación de agua entubada, acondicionar e instalar vías de ferrocarril, aclarando que se dio gran atención a la agricultura.

Alemán para centralizar su poder, prácticamente impuso gobernantes en la mayor parte de los estados de la república. Francisco J. Grajales, también militante del PRI trató de ejecutar ese proyecto en el estado de Chiapas. Pero muchas obras quedaron inconclusas. A pesar de ello Chiapas experimentó un auge agrícola, conocida esa etapa como la “revolución verde”, que permitió obtener excedentes que fueron transferidos a la industria mediante bienes-salarios y materias primas²¹⁴.

La abundancia de productos agrícolas se convirtió en un problema estatal, las carretas no estaban acondicionadas para transportar el grano al centro o norte del país, y las vías del ferrocarril estaban en mal estado, por lo que el traslado del producto a los puertos era complicado. El frijol y el maíz de la mayor parte del estado eran depositados en la

²¹⁴ Villafuerte Solís Daniel, *Chiapas Económico*, Gobierno de Chiapas y secretaría de educación. Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 2006, p. 12

bodega localizada en la ciudad de Arriaga. El interés gubernamental provocó disgusto en el sector privado por el hecho de establecer un convenio con la compañía CEIMSA, dicho acuerdo no permitió a los propietarios vender el grano almacenado en Arriaga, incluso hasta se corrió el riesgo de perder las toneladas de semillas por el mencionado acuerdo y el problema de traslado.

Para tratar de remediar el problema, en el cuatrienio de Francisco J. Grajales se realizó un proyecto que no era más que el seguimiento del planteado por Alemán Valdés, enfatizando en los medios de comunicación, se intentó abrir y crear nuevas carreteras y modernización de las existentes. En este trabajo se analizaron cuatros rutas, las cuales comunicaron a la sectores del estado con la ciudad de Arriaga. En la ruta Arriaga- Tuxtla únicamente se realizaron trabajos de mantenimiento, principalmente de los puentes que se encontraban en el viaducto. Fueron lentas las actividades, principalmente en épocas de lluvias, en gran medida por qué los recursos se tardaban el llegar y por la pausa en obras que se experimentó en 1950.

En la zona maicera los trabajos carreteros se pretendieron iniciar antes del cuatrienio de Francisco J. Grajales, estando como interino el general César A. Lara. Pero esto no fue posible por esperar al hermano del gobernador quien estaría a cargo de la dirección del proyecto vial Arriaga-Villaflores. Para el año 1948 con las pocas máquinas adquiridas en los Estados Unidos y los peones trabajaron para tener una vía de comunicación más rápida.

La mayoría de las carreteras estaban trazadas en sitios cercanos a fincas, la de Arriaga–Villaflores no fue la excepción, esto porque la iniciativa privada aportó recursos económicos para la realización de esas obras. Pero eso fue posible porque el mismo gobierno dio apoyo a ese sector para acrecentar sus ganancias. Por lo contrario el sector bajo de la población fue excluido de esos beneficios, ni las quejas presentadas fueron suficientes para dirigir la mirada gubernamental a ese sector.

Esa ruta quedó inconclusa, las condiciones de viaje eran malas, fueron pocos los kilómetros asfaltados, siguió el tránsito en su mayor parte de trayecto en terracería. Aunque se realizaron trabajos localización y trazado, no se puede catalogar a esta ruta una vía rápida de comunicación, y las condiciones al respecto no cambiaron drásticamente.

En la ruta Tonalá-Arriaga se realizaron trabajos de mantenimiento, e incluso se pretendió hacer una carretera a Puerto Arista por ser atractivo turístico, sin embargo esto no se concretó. Ese tramo fue importante para analizar el verdadero interés de las vías de comunicación y del sector privado, pues Nicasio Guízar presidente municipal de la ciudad de Arriaga en 1943-1944, era dueño de una línea de carga y dos autobuses de pasajeros catalogada como de segunda clase, su ruta de recorrido era precisamente la carretera que comunicaba esas dos ciudades mencionadas.²¹⁵ Y por ende el beneficio directo de la carretera acrecentaba sus ganancias.

En la época de lluvias los problemas de tránsito no se hicieron esperar, pero el apoyo gubernamental no fue gestionado por los presidentes municipales de las dos ciudades involucradas, sino por la iniciativa privada que se vio afectada. Aunque la prioridad era llevar el producto agrícola a las estaciones del ferrocarril, de ninguna manera podemos asegurar que Chiapas contaba con las condiciones necesarias y adecuadas de comunicación, consecuentemente esto perjudicaría en la economía del estado.

La ruta Arriaga-Tapanatepec tardó aún más que las tres que también comunicaron Arriaga, esto por la indecisión de la ubicación de la vía. No obstante y como era de esperarse, los finqueros y comerciantes más sobresalientes dominaron la decisión. Entre los beneficiados está el señor Omelino Villatoro, quien fungió como presidente municipal en el año 1949, nuevamente la opinión del sector más pobre de la población fue ignorada, las constantes quejas son prueba de ello.

Al igual que en la ruta Villaflores y en todos los tramos en construcción, la de Arriaga-Tapanatepec también contaba con maquinaria estadounidense, pues fue un acuerdo entre presidentes. Además también quedó inconclusa.

La importancia de estas vías en la ciudad de Arriaga fue la de recuperar el auge económico que tuvo en las primeras décadas del siglo XX. Pero el aumento de población la lentitud de los trabajos y lo accidentado de los terrenos, además del poco apoyo al ferrocarril fueron algunos de las causantes de la negatividad de los resultados.

²¹⁵ H.E.CH. Queja por Francisco Altamirano López al Jefe del Departamento de Tránsito del Estado Fondo, de Secretaría General de Gobierno Sección 6, Comunicaciones, serie 611/1, caja 2 Arriaga, Chiapas, 10 de noviembre de 1952.

En esos trabajos y decisiones de la misma el Ayuntamiento no tuvo gran participación, con excepción del tramo Arriaga-Tapanatepec. Estas actividades fueron mandatos presidenciales que Francisco J. Grajales ejecutó en Chiapas, pero no concluyó con ello. El grado de centralismo está muy bien marcado pues el proyecto alemanista se debía cumplir. Pero con seguridad la mayor parte de las carreteras en Chiapas y los medios de comunicación en sí, no eran adecuados para un tránsito rápido.

En el tema de salud y embellecimiento el papel del ayuntamiento como gestor ante los otros sectores de gobierno fue bueno. Aunque las obras ya se ejecutaron en la ciudad, el beneficio no fue equitativo. El presidente municipal decidió los lugares donde pavimentar, los que pagaban tenían el beneficio del agua entubada y del drenaje. La política sanitaria contra la polio, que también apoyó Estados Unidos permitió la ejecución de esos trabajos, cabe destacar que el apoyo recibido fueron con medicamentos y prestamos económicos, aunado a ello, la aportación de la iniciativa, el de gobernación, el del ayuntamiento y la población arriaguense importantes para la realización de la obras de sanidad y embellecimiento.

La infraestructura realizada fue para cumplir en primer término la política sanitaria, en segundo la de embellecimiento y la tercera obtener plusvalía. Edrulfo Escandón fue uno de los afortunados con las obras realizadas, la fábrica de hielo es prueba de ello.

Constitucionalmente el municipio libre debe recaudar los impuestos que le ayuden o permitan mejorar las condiciones de vida en el lugar. Pero para el periodo de Francisco J. Grajales la figura del administrador de renta fue importante, pues es el quien facultado por el gobierno del estado recaudaba el impuesto de Alcohol, en las fábricas de galletas existente en Arriaga, etcétera, y en muchas ocasiones el gobernador o el director de Obras Públicas ordenaba al administrador de renta facilitar al ayuntamiento de la “Ciudad de los vientos” el recurso económico previamente solicitado. Con ello no podemos hablar de un municipio libre, sino un municipio inmiscuido en un centralismo muy bien marcado.

Arriaga con sus calles anchas influencia de John Bedwell fue beneficiada en muchas de las obras precisamente por su ubicación geográfica. Por ser la puerta de entrada y salida

del estado se pretendió darle una buena imagen, e impactar a los visitantes, principalmente extranjeros que querían invertir en esta parte de la república mexicana.

En el periodo analizado (1948-1952), hubo descontentos con los presidentes municipales, principalmente con Isidro Gutiérrez Candelaria en donde los perjudicados fueron pequeños comerciantes que acudían al mercado público de esa ciudad, el pago a derecho a piso fue fraudulento, incluso los puestos en su administración fueron otorgados a familiares.

Por todo lo dicho, partiendo de la utilidad de las obras no se observa un beneficio a la totalidad del pueblo. Los trabajos de embellecimiento y sanidad pudieron ser un apoyo a un mayor número de la población arriaguense, pero no fue suficiente.

FUENTES

Fuentes Primaria

Archivo Histórico del Estado de Chiapas, Gobierno del estado, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Fondo Secretaria General de gobierno, sección Cuentas.

Fondo Secretaria General de gobierno, sección Comunicaciones

Fondo Secretaria General de gobierno, sección Economía

Fondo Secretaria General de gobierno, sección Estadísticas

Sección de Fomento y obras publicas

Fondo Secretaria General de gobierno, sección Gobernación

Secretaria General de gobierno, sección Secretaria particular.

Museo del Ferrocarril, Arriaga, Chiapas.

Registro Agrario Nacional, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.

Documentos impresos

Basurto, Jorge, *La clase Obrera en la Historia de México, Del Avilacamachismo al Alemanismo(1940-1952)*, México, siglo XXI. (2da edición). 1996.

Chiapas. Informe rendido a la XLII Legislatura del estado de Chiapas el primero de noviembre de 1948 por el C. gobernador del estado César A. Lara. Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, noviembre de 1948.

Chiapas. Informe rendido por el gobernador provisional de Chiapas, C. Lic. Amador Coutiño Ante la XXXVI Legislatura local del Estado, Imprenta del Estado, Tuxtla Gutiérrez Chis. México, 1936, p.8

Obras públicas en Arriaga, 1910-1950. Tesis profesional para obtener el grado de licenciado en historia de Edilberto López Cal y mayo. Tuxtla Gutiérrez Chiapas. 2011

Chiapas. Informe de Gobierno que rinde a la XLII Legislatura del estado de Chiapas el C. gobernador constitucional del estado. Francisco J. Grajales. Departamento de Prensa y Turismo. Tuxtla Gutiérrez Chiapas. 1 Noviembre de 1949:

Chiapas. Segundo informe de gobierno rendido por el C. Gobernador Constitucional del Estado. Gral. ING. Francisco J. Grajales a la H. XLIII Legislatura de Chiapas. . Departamento de Prensa y Turismo Sección Autográfica Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 1 de Noviembre de 1950:

Chiapas, Tercer informe de gobierno, rendido por el C. Gobernador Constitucional del Estado, Gral. ING. Francisco J. Grajales, a la H. XLIII Legislatura del estado de Chiapas,

el 1ro de noviembre de 1951, Departamento de Prensa y Turismo, Sección Autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas. 1951.

Chiapas. Cuarto Informe de Gobierno Rendido por el Gobernador Constitucional del estado Gral. Francisco J. Grajales. A la XLIV Legislatura del estado de Chiapas, 1 de noviembre de 1952. Sección Autográfica, Departamento de Prensa y Turismo, Tuxtla Gutiérrez Chiapas. 1952.

Wong Ruiz, Edgar Octavio. *Historia de Arriaga, constante evolución*.

Museo de Ferrocarril. *Camino del Viento Historia del Municipio de Arriaga*. Judith Urbina Reyes. H. Ayuntamiento municipal, 1982.

Periódicos

Chiapas nuevo, Semanario Popular, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 1942.

Diario Popular ES, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, junio de 1951.

El Costeño, Arriaga Chiapas 20 de julio de 1953.

El Herald, Tuxtla Gutiérrez septiembre de 1950.

Heraldo de Chiapas, Tuxtla Gutiérrez 1908.

La Opinión, Arriaga Chiapas 1946.

Periódico oficial del estado de Chiapas. Tuxtla Gutiérrez Chiapas.

Fuentes Secundarias

Aguilar Camín, Héctor y Lorenzo Meyer, *A la Sombra de la Revolución Mexicana*. México, Cal y Arena (13 reimpresión), 2006:

Benjamin, Thomas, *Tierra Rica Pueblo Pobre Historia Política y social*, México, Grijalbo, 1995.

Castañón Gamboa, Fernando, *panorama histórico de las comunicaciones* (Sobretiro del 1^{er} Número de la revista Ateneo, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 1951.

Contreras, Julio, *Entre la higiene y la salubridad del abasto de agua en los principales centros urbanos de Chiapas 1880-1940*. Tesis (Completar).

- Cosío Villegas, Daniel, *Historia mínima de México*, México, El Colegio de México, 2000.
- Davies E. Diane, *El Leviatán urbano, La ciudad de México en el siglo XX*. México Fondo de Cultura Económica, 1999.
- Instituto Nacional de Administración Pública y BANOBRAS, *Colección de manuales y organización municipal (Manual de obras publicas municipal)*, México, 1989.
- KuntzFilcker, Sandra y Priscilla Connolly, (coordinadoras), *Ferrocarriles y Obras Publicas (Lectura de historia económica mexicana)* México, Instituto Mora, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas–UNAM, 1998
- Katz, Friedrich, *Nuevos Ensayos Mexicanos*, México DF. ERA, 2007
- Mayer Medel, María Silvina I. *La colonia América*, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, Dirección General de Fomento Editorial. Sistema de Investigación Ignacio Zaragoza. 2005.
- Medin,Tzvi, *El sexenio alemanista*, México, ERA. (3ra reimpresión), México, 1997.
- Medina, Luis,*Historia de la revolución mexicana, 1940-1952: Civilismo y Modernización del autoritarismo*, México, el Colegio de México, 2002.
- Meyer, Lorenzo, *La encrucijada, en. Historia General de México. México*, El Colegio de México (4rta. Reimpresión. México, 1999:
- Molina Pérez, Valente. *Por los rieles de Chiapas, Construcción del ferrocarril Panamericano*. Gobierno de Chiapas, asociación de cronistas del Estado de Chiapas y canal 10, México, 2006.
- Speckma Guerra, Eliza, (etc.) *Nueva historia mínima de México*, México, El Colegio de México, 2004
- T. de la Peña, Moisés, *Chiapas económico*, tomo I, México, estudios patrocinados por el General Francisco J. Grajales Gobernador del Estado, Departamento de prensa y turismo sección autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, 1951.
- T. de la Peña, Moisés,*Chiapas económico*, tomo 2, estudios patrocinados por el general Francisco J. Grajales Gobernador del Estado, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, Departamento de Prensa y Turismo Sección Autográfica 1951.

T. de la Peña, Moisés, *Chiapa tomo IV*. Patrocinado por el General Francisco J. Grajales, gobernador constitucional del Estado, Departamento de prensa y turismo, sección autográfica, Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México, 1951.

Torres, Blanca, *Historia de la Revolución Mexicana, La utopía Industrial (1940-1952)*, México, El Colegio de México, 1984.

Villafuerte Solís, Daniel, *Chiapas Económico*, Gobierno de Chiapas y secretaría de educación. Tuxtla Gutiérrez Chiapas, 2006.