

CRUCE DE CAMINOS

Los extranjeros en la conformación del sistema ferroviario mexicano, 1880-1914

Arturo Valencia Islas*

Las distintas compañías ferroviarias que se crearon en México a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX —algunas de ellas de propiedad nacional y otras construidas con capitales extranjeros—, establecieron relaciones de diverso tipo con ciudadanos de otras nacionalidades. Primero, el enorme volumen de capital necesario para la construcción del sistema ferroviario mexicano demandó la participación de empresarios ferroviarios de otros países, particularmente de Estados Unidos, así como la negociación con banqueros, accionistas y tenedores de bonos, principalmente estadounidenses y europeos. Después, durante la etapa constructiva y luego en la fase de operación de las líneas, las compañías necesitaron de trabajadores para el tendido de vías, así como técnicos, inspectores y administradores, que debido a su carácter específico fueron traídos de otras naciones. Por último, debido a que la tecnología necesaria para la operación del nuevo medio de transporte no se encontraba disponible en México, se tuvo que importar equipo de carga y tracción, las refacciones necesarias para su mantenimiento e incluso materiales para el tendido y reposición de vías y estructuras. Por este motivo, las empresas ferroviarias estuvieron en continuo contacto con fabricantes y proveedores de diversos países. Debido a la brevedad de este espacio, me referiré sólo a estos tres tipos de relaciones que establecieron las empresas ferroviarias mexicanas con individuos y empresas no mexicanas: financieras, laborales y comerciales, no sin antes señalar que no fueron los únicos ámbitos en los que las compañías ferroviarias mexicanas se relacionaron con nacionales de otros países, pues también entraron en contacto con actores políticos y judiciales.

1. Relaciones financieras

Entre 1837 y 1850 se otorgaron cuatro concesiones ferroviarias en México. A partir de esa última fecha y el inicio de operaciones de la primera línea completa, en 1872, el Ferrocarril México-Veracruz, se otorgaron 44 concesiones adicionales. De todas estas, sólo 19% se reflejaron en algún tipo de obra civil, mientras que 81% fueron declaradas nulas o caducas por falta de avances. Desde el primer momento, importantes intereses extranjeros, principalmente británicos y norteamericanos, participaron o trataron de participar en el negocio ferroviario en México. Así, por ejemplo, los británicos Schneider, Manning y Mackintosh adquirieron la concesión de José Garay para la construcción del Ferrocarril de Tehuantepec, en 1847, misma que pasó después a la casa Hargous de Nueva York y en 1850 a la Tehuantepec Railway Co. Of New Orleans, hasta que fue declarada nula en 1857. Por su parte, el también británico John Laurie Rickards obtuvo, en 1853, una concesión para el tendido de una línea que iría de México a Veracruz, pasando por Puebla, misma que también fue declarada caduca en 1855.¹

Además de estos primeros intentos fallidos, empresarios mexicanos buscaron capitales en el exterior para financiar sus aventuras ferroviarias. Ejemplo de ello fue la creación, en 1864, de la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, por parte de Antonio Escandón, la cual emitió acciones en el mercado londinense para financiar la construcción del ferrocarril México-Veracruz. A pesar del relativo éxito en la colocación de estos documentos, las dificultades técnicas de la obra hicieron que estos recursos fueran insuficientes, por lo que la construcción se vio interrumpida en numerosas ocasiones.

Restaurada la República, reinició el frenesí ferroviario, aunque con resultados escasos. Fueron muchos los proyectos encabezados por inversionistas extranjeros que se emprendieron en este periodo. Entre éstos se contaban el de Julius A. Skilton, cónsul general de Estados Unidos en México, quien obtuvo una concesión en enero de 1869 para construir una línea entre Paso del Norte y Guaymas, misma que fue declarada nula en 1873; el de William S. Rosecrans, quien obtuvo una concesión en 1870 para construir un ferrocarril del Golfo al Pacífico, la cual fue modificada en 1872 y declarada nula en 1873; o la propuesta de Edward Lee Plumb, en nombre del Ferrocarril Internacional de Texas, quien pretendía construir una línea entre algún puerto del Pacífico y el Río Bravo, concesión que también fue declarada nula en 1873, dejando en libertad al Ministerio de Fomento para formalizar un nuevo contrato con otro peticionario. Sin duda, la muerte del presidente Juárez y la llegada al poder de Lerdo de Tejada, quien asumió una posición menos pródiga en el otorgamiento de concesiones, abonó a la declaratoria de caducidad de estos proyectos.² La mayor prudencia gubernamental no era casual, sino resultado de la experiencia. Como señala Sergio Ortiz en su estudio pionero sobre la historia ferroviaria en México,

Una larga cauda de proyectos mal fundados y el deseo de la fácil ganancia por parte de algunos empresarios, que carecían de todo, incluso de empresa y capitales dejaron al gobierno una útil enseñanza. Como los embaucadores y los traficantes de concesiones podían ser de cualquier nacionalidad, la regla de conducta resultaba clara: atender a todos, sin distinción alguna, señalando fianzas acordes con la naturaleza y cuantía de lo propuesto.³

Además de esta mayor prudencia, el presidente Sebastián Lerdo de Tejada asumió una posición más cautelosa respecto a la llegada de capital norteamericano y el tendido de vías hacia la frontera norte, por lo que algunos de sus contemporáneos, como Vicente Riva Palacio, lo acusaron de detener el progreso material del país. Sin duda, había razones de peso para ver con recelo el tendido de estas vías, no obstante, las previsiones de Lerdo Tejada parecerían infundadas a la luz de los datos. Si bien de las 33 concesiones otorgadas entre 1867 y 1877, 48.5% se asignaron a norteamericanos, 36.4% a mexicanos y 15.1% a extranjeros provenientes de otros países, sólo cinco de las doce brindadas a mexicanos y dos de las cinco entregadas a otros extranjeros lograron construir por lo menos un kilómetro de vía férrea, mientras que ninguna de las dieciséis concesiones norteamericanas logró siquiera realizar el depósito de la fianza necesaria para hacerlas válidas, mucho menos realizar algún tipo de obra civil.

La conclusión de la línea México-Veracruz por parte del Ferrocarril Mexicano y la llegada de Porfirio Díaz al poder volvieron a activar los proyectos constructivos. La fragilidad de las finanzas públicas obligó al gobierno federal a intentar nuevos modelos de fomento ferroviario. En un primer momento, el

gobierno de Díaz otorgó concesiones a los gobiernos de los estados, para que estos a su vez organizaran a los capitales locales. De nueva cuenta, de las 28 concesiones otorgadas sólo ocho redundaron en el tendido de vías, sumando entre todas apenas 226 kilómetros. Después de los escasos resultados obtenidos, tanto con el modelo basado en concesiones a particulares mexicanos como con el modelo de concesiones otorgadas a los estados, el gobierno federal volvió a promover las concesiones a particulares, pero ahora sin que importara su organización jurídica o nacionalidad.⁴

A pesar de la enorme resistencia de algunos diputados de oposición y de la prensa capitalina, la idea de la ineludible necesidad de la inversión extranjera fue ganando terreno. Al mismo tiempo que se debatía el asunto en México, una polémica similar surgió en Estados Unidos, donde las posibilidades de inversión en un país inestable y atrasado generaban enorme desconfianza entre las élites económicas. El hecho que impulsó la decisión de los empresarios estadounidenses para invertir en México fue resultado de la propia dinámica del capitalismo norteamericano. El crecimiento industrial posterior al fin de la guerra de secesión aceleró la expansión de su sistema ferroviario, de modo que las líneas que habían permanecido confinadas al este rápidamente se extendieron hacia el oeste, hasta alcanzar el Pacífico, en 1869. A lo largo de la siguiente década, varias compañías construyeron líneas que alcanzaron diversos puntos de la frontera mexicana, entre las cuales se encontraban la Southern Pacific, Atchison, Topeka and Santa Fe, Denver and Rio Grande y la International and Great Northern, entre otras. La competencia entre estas grandes empresas para aumentar su volumen de tráfico las llevó a contemplar con buenos ojos proyectos de expansión sobre el territorio mexicano.

En suma, hacia 1880 existía la disposición, tanto del gobierno mexicano como de los empresarios norteamericanos, para construir las grandes líneas troncales que conformarían el sistema ferroviario mexicano. En septiembre de ese año se otorgaron tres concesiones que resultarían fundamentales. La primera fue la del Ferrocarril Central Mexicano, empresa ligada al Atchison, Topeka and Santa Fe, la cual debía construir una línea entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez, además de un ramal hacia el Pacífico pasando por Guadalajara. Como señala Sandra Kuntz en su libro clásico *Empresa extranjera y mercado interno*,

La compañía del Ferrocarril Central fue desde su organización en 1880 hasta su mexicanización en la primera década del siglo XX una empresa formal y legalmente independiente. Se constituyó como tal en Boston, en marzo de 1880, y en cuanto tal promulgó sus propios estatutos, nombró sus funcionarios y definió su política interna. Aunque nunca fue considerada en términos oficiales como “propiedad” de otra empresa, la compañía del Ferrocarril Central fue organizada, financiada y dirigida hasta finales de siglo por los mismos intereses que desde la década de 1870 dominaban la Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad Company.⁵

La segunda concesión fue la otorgada a la Constructora Nacional Mexicana, la cual debía tender una línea entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo, además de un ramal a Manzanillo. Se trataba de una empresa ligada a William J. Palmer y James Sullivan, propietarios del Denver and Rio Grande Railroad, por lo que no sorprende que el acta constitutiva de la nueva empresa se firmara en Denver, Colorado. Los trabajos de construcción comenzaron el 14 de octubre de 1880, pero menos de tres años después se

suspendieron en la línea troncal. La insuficiencia de capital y la dificultad para unir el Denver and Rio Grande con su concesión mexicana en Laredo, como parte de la competencia existente entre este grupo y los empresarios bostonianos que estaban construyendo el Ferrocarril Central, provocaron que Palmer y Sullivan perdieran interés en la línea. El 23 de mayo de 1886 vendieron su participación a Eckstein Norton, representante de la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, una empresa con fuerte presencia de capital inglés a través de la participación de la firma británica Matheson & Co., gracias a lo cual se pudo concluir con la línea troncal. En mayo de 1901, la empresa fue comprada por Speyer & Company de Nueva York, lo que significó el desplazamiento del capital británico por capital norteamericano y un nuevo cambio en el nombre de la compañía, por el de Ferrocarril Nacional de México. Apenas dos años después de realizada la compra, Speyer accedería a la petición de Limantour para fusionar el Nacional de México con el Interoceánico, dándole el control de ambos al gobierno mexicano.⁶

La tercera concesión otorgada fue la del Ferrocarril de Sonora, ligada también a los intereses del Atchison, el cual buscaba una salida corta al Pacífico a través del puerto de Guaymas. Esta sería la primera línea ferroviaria construida, financiada y operada por estadounidenses en México, entrando en operación en 1882. Por su parte, el Ferrocarril Central pondría en operación su vía principal en 1884, mientras que el Nacional tendría que esperar hasta 1888 para ver concluidos sus trabajos. En los años siguientes se otorgaron otras concesiones a líneas con intereses norteamericanos, las cuales tuvieron resultados diversos.

A pesar de que las empresas concesionarias recibían subsidios públicos por cada kilómetro de vía construida, los enormes costos fijos que implicaba la expansión de las líneas obligaron a las empresas a recurrir a otras fuentes de financiamiento. De esta manera, con base en los términos de sus respectivas concesiones, las empresas ferroviarias estaban facultadas a emitir bonos hipotecarios, dependiendo de la extensión de sus vías. La emisión de estos bonos relacionó a las empresas ferroviarias mexicanas con otros agentes económicos extranjeros, como banqueros, fideicomisarios y tenedores de bonos.

La primera de estas empresas en emitir bonos fue el Ferrocarril Central Mexicano; ante la necesidad de recursos frescos para expandir sus líneas, celebró un contrato con el Boston Safe Deposit and Trust Company el 1 de junio de 1881, para la emisión de bonos hasta por 32 mil dólares por milla de ferrocarril construido, los cuales pagarían 7% de interés y estarían garantizados por la primera hipoteca de todas las líneas de ferrocarril y telégrafos construidos y por construirse de la compañía —conocidos como bonos de primera hipoteca—. Sin embargo, la empresa pronto enfrentó dificultades para el pago de esta emisión de bonos, por lo que el 1 de diciembre de 1885 propuso al Boston Safe y a los tenedores de dichos bonos que dividiría el pago de los intereses: 4% se pagaría como se había acordado y 3% restante se cubriría con el saldo de las ganancias netas anuales, si las hubiera. Este arreglo tampoco logró solucionar los problemas financieros de la empresa, por lo que el 1 de enero de 1889, el Central y el Boston Safe firmaron un nuevo contrato para consolidar todas las obligaciones existentes, por medio de la emisión de dos nuevos tipos de títulos: Bonos de Hipoteca Consolidada al 4%, con vencimiento el 1 de julio de 1911 y Bonos de prioridad al 5%, con vencimiento al 1 de julio de 1939.⁷

Por su parte, el Ferrocarril Nacional de México emitió dos tipos de bonos: Bonos oro prioridad al 4.5% y Bonos oro de primera hipoteca consolidada. Ambas deudas fueron emitidas el 15 de marzo de 1902, con garantía colateral en las propiedades texanas de la empresa. La primera emisión fue por la suma de 23 millones de dólares, de la cual se colocó la totalidad de la emisión y contaron con una garantía de 34 millones de dólares –50% más que la emisión autorizada, seguramente como forma de disminuir el riesgo y con ello la tasa de interés–. En cuanto a los Bonos oro de primera hipoteca consolidada, la emisión autorizada fue de 30 millones de dólares y tuvo como garantías colaterales un conjunto de propiedades mineras, ubicadas en la cuenca carbonífera de Coahuila, las cuales abastecían a las locomotoras de la empresa con el preciado carbón, antes importado.⁸

Al constituirse los Ferrocarriles Nacionales de México, en 1908, la nueva empresa fusionó tanto los activos como los pasivos del Ferrocarril Nacional y del Ferrocarril Central –además de los de media docena de otras compañías–, conforme a un Plan de Ajuste y Unión, proceso conocido en la historiografía como “consolidación”, el cual fue aprobado por los principales accionistas extranjeros de la nueva compañía, entre los que se encontraban Kuhn, Loeb & Co., Speyer & Co., Landenburg, Thalmann & Co. y Hallgarten & Co. Además de representar a los accionistas extranjeros, estos personajes eran importantes tenedores de bonos del Central y Nacional y pronto lo serían también de los Ferrocarriles Nacionales. Para agrupar a estos intereses y darles representación dentro de la toma de decisiones dentro de la empresa, los estatutos de Ferrocarriles Nacionales contemplaron la creación de una Junta Local con sede en Nueva York, la cual sería la encargada de hacer labores de auditoría a las cuentas de la compañía. Aunque los Ferrocarriles Nacionales lograron hacer frente a sus compromisos financieros durante sus primeros años de existencia, la empresa fue perdiendo el control de sus líneas con el avance de la Revolución, suspendiendo el pago de sus deudas en junio de 1914, lo que inició un largo periodo de negociaciones con sus acreedores externos.

2. Relaciones laborales

Con el inicio de la construcción de los ferrocarriles Central y Nacional, la demanda de trabajadores para las labores de construcción aumentó de forma exponencial en pocos meses. Según afirma Sandra Kuntz, tan sólo en 1880 se pasó de 275 a 8 mil operadores, cifra que se duplicaría en menos de dos años, alcanzando los 22 mil empleados en 1883. Los esfuerzos de las empresas para contar con una cantidad suficiente de personal las llevaron a ofrecer salarios mayores, que los que se pagaban en otros sectores de la economía mexicana de fin de siglo. Sin embargo, a pesar del atractivo que ejercían las nuevas obras ferrocarrileras y la baja capacitación requerida para ocupar los diferentes empleos, el aislamiento y la baja densidad demográfica de algunas regiones obligaron a las diferentes empresas a importar trabajadores para las labores constructivas. Como señala Sandra Kuntz,

Aunque los documentos disponibles aluden con mayor frecuencia a la línea del Pacífico, sabemos que la contratación de mano de obra extranjera se extendió a todos los lugares en los que la nativa resultó insuficiente para satisfacer las demandas de la construcción. Así, por ejemplo, en junio de 1883 se informaba que “500 negros, procedentes de Kansas, están trabajando en la división de

Chihuahua del Central Mexicano”, y en mayo de 1884 la prensa mexicana daba cuenta de la contratación de “500 negros [...] de la raza africana”, aunque traídos del sur de Estados Unidos, para trabajar “en las estaciones” del Ferrocarril Central.⁹

El fenómeno de importación de mano de obra dentro de los ferrocarriles se observó sobre todo en el noroeste del país. Después de que se aprobara en Estados Unidos la Chinese Exclusion Act, en 1882, la primera ley promulgada para evitar la migración de miembros de un grupo étnico específico, la entrada de trabajadores asiáticos a Estados Unidos se hizo cada vez más difícil. Además, con la conclusión de las obras de las grandes líneas ferroviarias transoceánicas norteamericanas, la demanda de mano de obra no calificada por parte de estas grandes líneas fue disminuyendo de manera sostenida. De esta manera, huyendo de la persecución y el desempleo, a finales del siglo XIX llegaron trabajadores chinos a Sonora y Baja California, muchos de los cuales trabajaron en la construcción del Ferrocarril de Sonora y luego en la del Ferrocarril Sudpacífico. Además de estos trabajadores chinos, también se registraron trabajadores japoneses en la construcción del Ferrocarril Central, en el tramo Guadalajara-Manzanillo.

Al término de la fase constructiva de las grandes líneas troncales, la composición de la mano de obra cambió. Aunque inicialmente se habían traído empleados extranjeros no especializados, contratados como peones de vía, el inicio de operaciones demandó trabajadores especializados, en su mayoría norteamericanos, ocupados en actividades que requerían mayor o menor nivel de preparación y que iban desde ingenieros y administrativos, hasta conductores, garroteros o mecánicos. Así, del mismo modo que los chinos y japoneses eran considerados un “mal necesario”, dada la escasez de mano de obra no especializada, sucedió con los norteamericanos, en su caso debido a la falta de trabajadores dedicados a las diferentes especialidades ferroviarias.

Aunque desde 1883 se habían presentado las primeras huelgas dentro del sistema, la llegada de los trabajadores norteamericanos especializados aceleró la organización gremial de los ferrocarrileros mexicanos, pues crearon filiales de los grandes sindicatos ferrocarrileros norteamericanos dentro del territorio mexicano. Ejemplos de estas organizaciones “trasplantadas” fueron la Brotherhood of Locomotive Engineers, fundada en 1884, la Order of Railway Conductors de 1885 y la Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, creada en 1886, aunque hubo al menos media docena más. El efecto que pudo haber tenido la llegada de las Trade Unions norteamericanas sobre el movimiento ferrocarrilero mexicano es un asunto controvertido. Por un lado, se ha afirmado que inhibieron el surgimiento de organizaciones propias, pues rompieron la solidaridad entre el personal mexicano retardando su organización. Por otro lado, se ha señalado que fue precisamente la presencia de los trabajadores extranjeros lo que fortaleció una especie de solidaridad laboral de carácter nacionalista, impulsando su organización independiente. Sin duda, el nacionalismo jugó un papel determinante en la organización autónoma de los ferrocarrileros mexicanos, los cuales comenzaron a organizarse siguiendo el patrón establecido por las hermandades norteamericanas.¹⁰

A pesar de la competencia que rápidamente se estableció entre trabajadores extranjeros y mexicanos, estos últimos fueron predominantes, tanto durante el periodo constructivo como en el de

operación de las líneas. Kuntz consigna que, en 1902, dentro del Ferrocarril Central había un poco más de 90% de trabajadores mexicanos, mientras que el otro 10% estaba compuesto por “1,246 norteamericanos, (entre ellos cinco ‘negros norteamericanos’ clasificados aparte), 373 ‘negros británicos’ y 37 ingleses, 39 alemanes y algunas decenas más entre franceses, chinos, españoles y ‘otros’”.¹¹ No obstante, los norteamericanos dominaban algunos puestos de trabajo especializado, como ingenieros, maquinistas, fogoneros o mecánicos. Si bien inicialmente no existían trabajadores nacionales correctamente adiestrados para ciertas especialidades ferroviarias, con el tiempo y a través de un lento proceso de aprendizaje empírico se fue conformando un número considerable de técnicos mexicanos capaces de ocupar esos puestos. La discriminación y las malas condiciones laborales fueron creando el contexto para la unificación de los ferrocarrileros mexicanos, de manera que, a principios del siglo XX, una de las demandas más repetidas por las distintas organizaciones ferroviarias mexicanas era el desplazamiento progresivo de los trabajadores extranjeros por mexicanos, en todos los puestos operativos.

Este proceso de desplazamiento progresivo, conocido en la historiografía como “mexicanización”, comenzó en 1908, cuando los líderes ferroviarios consiguieron que la recién creada compañía Ferrocarriles Nacionales de México abriera plazas para telegrafistas mexicanos, decisión que generó una reacción hostil por parte de los trabajadores extranjeros, quienes se fueron a huelga al año siguiente demandando la supresión de dichas plazas. La empresa no sólo rechazó las demandas de los huelguistas, sino que los sustituyó por completo con operadores mexicanos. Unos años más tarde, en 1912, durante el gobierno de Francisco I. Madero, las hermandades norteamericanas de nueva cuenta emplazaron a una huelga general, demandando la obligatoriedad en el uso del inglés como idioma oficial para exámenes y órdenes, así como el control por parte de las hermandades de ascensos y vacantes. Ante el riesgo de paralizar el sistema, la empresa sustituyó a los norteamericanos con conductores y maquinistas mexicanos, que había venido capacitando desde 1909. La mexicanización concluyó en abril de 1914, después de que el gobierno de Victoriano Huerta ordenara la salida de los norteamericanos que se encontraban en territorio nacional, tras la invasión a Veracruz; este hecho desplazó a los funcionarios estadounidenses restantes, que ocupaban cargos dentro de la jerarquía de los Ferrocarriles Nacionales, llegando funcionarios mexicanos a los principales puestos directivos. De esta manera, mientras en 1908, antes del comienzo de la mexicanización de las líneas, laboraban 1,075 empleados extranjeros dentro de los Ferrocarriles Nacionales, lo que representaba 4.1% del total, para 1920 eran solo 71, es decir, 0.08% del personal ocupado.

3. Relaciones comerciales

En el ámbito comercial, las compañías ferroviarias mexicanas establecieron relaciones con clientes y proveedores de nacionalidad extranjera, pero residentes en México, así como con clientes y proveedores localizados en otros países. Mucho se ha escrito sobre el papel que tuvo el sistema ferroviario dentro de la economía porfiriana. Una de las interpretaciones más influyentes dentro de la historiografía es la que realizó John Coatsworth en la década de los setenta; afirmaba que los ahorros sociales generados por el nuevo

medio de transporte, en su mayor parte fueron capitalizados por empresas orientadas al comercio exterior, cuyas mercancías representaban la mayor parte de la carga. En las últimas décadas, esta interpretación ha sido matizada gracias a los estudios realizados por Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, quienes han demostrado que buena parte de la carga ferroviaria circulaba dentro del país, promoviendo con ello el fortalecimiento del mercado interno. No obstante, es cierto que las principales líneas aplicaban importantes descuentos a los embarques de carro por entero que realizaban grandes recorridos, lo cual beneficiaba a los grandes embarcadores, entre los que se encontraban los ligados al comercio exterior. Por si fuera poco, las mayores reducciones se hacían en el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional que conectaban con el mercado norteamericano, mientras que las menores reducciones se aplicaban en el Ferrocarril Panamericano que conectaba con Guatemala. De esta manera, en las líneas del Nacional y Central se cobraba 32% menos en embarques de 2 000 kilómetros, mientras que en la del Panamericano se hacía sólo una reducción del 18% por el recorrido máximo de 500 kilómetros. Cabe señalar que esta no fue una política determinada por la administración de las distintas compañías, sino por los toques máximos para cada clase establecidos en los títulos de concesión respectivos.¹² En suma, si bien la mayor parte de la carga circulaba dentro del país, como afirman Kuntz y Riguzzi, los descuentos a las tarifas beneficiaban sobre todo a los embarques de grandes distancias, entre los que se encontraban los clientes ligados al comercio exterior.

Además de los descuentos por distancia, como parte de la guerra que emprendieron a finales del siglo XIX para ganar parte de la carga a sus competidoras, las empresas crearon “tarifas especiales”, que tenían como objetivo modificar las tarifas generales estipuladas en las concesiones estratificando la carga. Es decir, definieron nuevas categorías, y con ellas tarifas que ignoraban los términos de las concesiones; así, aunque nominalmente a cada tipo de mercancía correspondía una tarifa estipulada en la concesión, sustituían ésta por otra fijada de manera discrecional por cada compañía. Aunque la ley de ferrocarriles de 1899 trató de regular estas prácticas obligando a las empresas a someterlas a aprobación de la SCOP, lo cierto es que estas continuaron. Si bien entre las mercancías sujetas a tarifa especial se encontraban productos orientados al mercado interno, como maíz, frijol, arroz, manteca, azúcar, frutas y legumbres, también estaban mercancías como carbón de piedra, coke, fierro para construcción y petróleo crudo, las cuales no sólo abastecían a la demanda interna.¹³

Otra manera en que las empresas ferrocarrileras mexicanas establecieron contactos con sus similares extranjeras, fue por medio de la creación de compañías subsidiarias. Se trató de un instrumento utilizado con frecuencia por las compañías ferrocarrileras para disminuir sus costos de explotación, delegando la provisión de algún servicio en otra empresa especializada. Hasta antes de 1908, el Ferrocarril Central había operado su servicio de express –para entrega de mercancías, antecedente de los modernos servicios de paquetería– con base en un contrato firmado con la Wells Fargo and Co. de Estados Unidos. Aunque la relación entre ambas empresas había sido buena y el servicio había operado de manera eficiente, después de la consolidación los Ferrocarriles Nacionales de México decidieron modificar esta relación firmando un nuevo contrato, por medio del cual crearon de manera conjunta la Compañía Mexicana de Express, S.A.

Conforme a este acuerdo, cuya duración se fijó en 25 años a partir del 1 de septiembre de 1909, FNM recibiría el 50% de los ingresos brutos que se percibieran, mientras que el resto quedaría para la Compañía Mexicana, la cual proporcionaría el capital necesario para la operación, calculado en un millón de pesos. Este contrato estuvo en operación durante los primeros años de vida de la empresa, no obstante, con la incautación de las líneas, en 1914, se suspendieron los pagos correspondientes a la Compañía Mexicana de Express. Aunque la Wells Fargo & Co. reclamó insistentemente al gobierno federal que la dejara cumplir el contrato o que la compensara por las pérdidas que registraba por no cumplir con el servicio, no obtuvo respuesta. A pesar de que Adolfo de la Huerta asumió el compromiso de resarcir a Wells Fargo por estas pérdidas, nada se hizo para solucionar este conflicto, por lo que la empresa norteamericana entabló una demanda ante la Comisión General y ante la Comisión Especial de Reclamaciones entre México y Estados Unidos, exigiendo el pago íntegro de los ingresos no devengados durante el periodo de incautación, además de la reanudación del contrato de transporte. Para evitar este conflicto legal, la junta directiva acordó terminar el contrato de operación de su servicio de express, por medio de un acuerdo de rescisión firmado el 29 de noviembre de 1927.¹⁴

Además de la creación de empresas subsidiarias, las empresas ferrocarrileras también establecieron relaciones comerciales con sus proveedores. Entre las principales partidas de gasto que tenían que realizar para poder realizar sus actividades, estaban la reparación y renovación de locomotoras y carros, la renta de carros de carga, así como la adquisición de materiales e insumos, muchos de los cuales eran importados. El monto de estas adquisiciones era tan grande, que algunas compañías crearon empresas subsidiarias en Estados Unidos encargadas de adquirir materiales y equipo, o bien, abrieron oficinas en aquel país para realizar estas tareas.

El principal rubro dentro de los gastos de operación correspondía a la compra de materiales e insumos, siendo el monto tan sustancial que era crucial adquirirlos al menor precio posible. En efecto, era tal la importancia de estas erogaciones que los Ferrocarriles Nacionales, por ejemplo, dedicaban entre el 35 y el 50% de sus ingresos de explotación a este rubro. Hasta antes de 1910, las empresas ferrocarrileras compraban en el exterior los rieles necesarios para llevar a cabo sus reparaciones y reposición de vía. No obstante, según Guillermo Guajardo, entre 1910 y 1913 los Ferrocarriles Nacionales compraron entre el 49 al 74% de sus rieles a Fundidora de Monterrey, la cual había comenzado a fabricarlos en 1903, significando estos pedidos entre el 50 y el 60% de su producción. Además de importar riel nuevo, también era frecuente que las empresas compraran riel usado a otras compañías ferroviarias, particularmente a empresas norteamericanas, que a su vez estaban realizando sus propios programas de sustitución de vías.

Las empresas ferroviarias también importaban material rodante y tractivo, así como las refacciones necesarias para llevar a cabo sus reparaciones. Las grandes líneas ferroviarias mexicanas padecieron de forma endémica de escasez de locomotoras y carros de carga, particularmente los ferrocarriles Central y Nacional, por lo que hicieron verdaderos esfuerzos para adquirirlos en Estados Unidos. Entre los proveedores de equipo al mercado mexicano se encontraban las principales empresas del ramo, como la

American Locomotive Co., con sede en Nueva York, The Baldwin Locomotive Works, la American Car & Foundry Co., la General American Car, la Pullman Car Manufacturing Corporation y la Standard Steel Car Company, por sólo mencionar algunas de las muchas empresas estadounidenses que tuvieron tratos con las líneas mexicanas. Otra forma en la que se trató de suplir la escasez de carros de carga fue alquilándolos a empresas ferroviarias de Estados Unidos, las cuales arrendaban todo tipo de equipo a cambio del llamado pago del *per diem*, que era como se conocía a la cuota de un dólar diario por el alquiler de estos carros. Debido a la enorme demanda, las partidas que tenían que pagar las empresas mexicanas llegaron a ser tan importantes que impulsaron la creación de empresas especializadas en el arrendamiento de estos materiales en el vecino país, sobre todo en la zona fronteriza de Texas, las cuales no operaban líneas férreas, sino que sólo se dedicaban al alquiler de equipo ferroviario.

Conclusiones

Como puede observarse, las empresas ferroviarias mexicanas establecieron relaciones de muy diverso tipo con distintos nacionales de otros países. Desde el inicio de la expansión ferroviaria, la entrada de capitales extranjeros, principalmente ingleses y norteamericanos vinculó al sistema mexicano a los flujos financieros internacionales y al sistema ferroviario estadounidense. Las emisiones de deuda profundizaron aún más esta relación, interesando a banqueros, fiduciarios y tenedores de bonos en la suerte de las compañías mexicanas. A pesar de la interrupción que significó la Revolución mexicana, dichas relaciones continuaron y se diversificaron aún más a lo largo del siglo XX.

Notas:

* Investigador Asociado del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Contacto: arturovalencia@iiec.unam.mx

¹ Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México. Una visión social y económica. I. La luz de la locomotora*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 84-86.

² *Ibid*, pp. 116-117.

³ *Ibid*, p. 126.

⁴ Francisco R. Calderón, “Los ferrocarriles”, en *Historia Moderna de México. El Porfiriato. La vida económica*, México, Editorial Hermes, p. 488-489.

⁵ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995, p. 57.

⁶ Arturo Valencia Islas, “Las deudas del Ferrocarril Nacional y el Ferrocarril Texas Mexican”, en *Mirada Ferroviaria*, No. 32, enero-abril 2018, disponible en: <https://www.miradaferroviaria.mx/las-deudas-del-ferrocarril-nacional-y-el-ferrocarril-texas-mexican-the-debts-of-the-national-railway-and-the-texas-mexican-railway/> Fecha de consulta: 29 de mayo de 2019.

⁷ “Boston Safe Deposit and Trust Co. – Bonos de la Mexican Central Railway Co.”, Memorándum enviado por el Departamento Consultivo y Control Legal Interno del Banco de México a Javier Guzmán Calafell, Gerente de Financiamiento y Relaciones Internacionales, s/f, –probablemente enviado en 1991–, Archivo Histórico del Banco de México, Fondo Antigua Deuda Ferrocarrilera, Caja 51.

⁸ Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949*, México, Horizonte Ferroviario, Secretaría de Cultura-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-El Colegio de México, 2017, pp. 40-41.

⁹ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano, 1880-1907*, México, El Colegio de México, 1995, pp. 98-99.

¹⁰ Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño...*, *op. cit.* p. 71.

¹¹ Sandra Kuntz Ficker, *Empresa extranjera...*, *op. cit.*, p. 99.

¹² Arturo Valencia Islas, *El descarrilamiento de un sueño. Historia de Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949*, México, El Colegio de México (Tesis de doctorado en historia), 2015, p. 150.

¹³ *Ibid.*, p. 151.

¹⁴ *Ibid.*, pp. 162-163.