

TIERRA FERROVIARIA

Los libros de registro contable: el eslabón perdido en la historia del Ferrocarril Mexicano

The accounting record books: the missing link in the history of the Mexican Railroad

Patricio Juárez Lucas¹

Román Moreno Soto²

Resumen

La sección Recursos Financieros del Fondo Ferrocarril Mexicano del Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) está constituida por 250 volúmenes de libros de registro contable, que cubren el periodo de 1869 a 1950 y contienen información sobre las actividades financieras de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, como son sus ingresos y egresos, los presupuestos para diversas actividades, las cuentas por cobrar y pagar. En conjunto, aportan datos que pueden ayudar a resolver los “eslabones perdidos” sobre la historia de esta empresa. En este sentido, el propósito de este artículo es hacer una breve descripción de la estructura del contenido de un libro de contabilidad del Ferrocarril Mexicano, que permita poner en valor su riqueza como fuente documental para el estudio de la historia ferroviaria, a la luz de la conmemoración del 150 aniversario de la inauguración de la línea México-Veracruz, ocurrida en enero de 1873.

Palabras clave: Archivos, Ferrocarril Mexicano, Libros de registro contable, Gastos de operación.

¹ Jefe del Departamento de Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Contacto: pjuarezl@cultura.gob.mx

² Coordinador del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero. Contacto: rmorenos@cultura.gob.mx

Abstract

The Financial Resources section of the Fondo Ferrocarril Mexicano del Archivo Histórico del Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF) is made up of 250 volumes of accounting record books that cover the period from 1869 to 1950, which contain information on the financial activities of Compañía del Ferrocarril Mexicano, such as its income and expenses, budgets for various activities, accounts receivable and payable. Together, they provide data that can help solve the “missing links” about the history of this company. In this sense, the purpose of this article is to make a brief description of the structure of the content of an accounting book of the Ferrocarril Mexicano, which allows to value its wealth as a documentary source for the study of railway history, in the light of the commemoration of the 150th anniversary of the inauguration of the Mexico-Veracruz line, which occurred in January 1873.

Keywords: Files, Mexican Railroad, Accounting Record Books, Operating Expenses.

Introducción

El ferrocarril entre la Ciudad de México y Veracruz ocupa un lugar especial en la historiografía ferroviaria por haber sido la primera línea ferrocarrilera en el país, la cual fue construida en el siglo XIX, durante una de las épocas más turbulentas de la historia de México, la que comprende los años de la guerra de Reforma, la intervención francesa, la implantación del imperio de Maximiliano de Habsburgo y la república restaurada.³ Además, representó la obra más ambiciosa del periodo que va desde mediados de la década de 1850 hasta la toma del poder por Porfirio Díaz, a finales de 1876, por lo que ha sido calificada como el primer megaproyecto del México independiente, que despertó los intereses económicos en torno a su construcción y operación.⁴

Pese a la existencia de varios estudios que se han dedicado al Ferrocarril Mexicano,⁵ aún hay muchos vacíos e interrogantes que no han sido respondidos, en particular con respecto a su operación de los primeros años, es decir, ¿cuáles eran los gastos en insumos, mantenimiento, herramientas y sueldos de trabajadores?

³ Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*, México, Instituto Mora, 2016, p. 10.

⁴ Priscilla Conolly, “Reseña: El sueño de una generación de Paris Padilla” en *Mirada Ferroviaria*, Número 30, mayo-agosto de 2017. Recuperado de https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2019/11/30Resen%C3%A1a_-El-sueno%CC%83o-de-una-generacio%CC%81n-de-Paris-Padilla-%E2%80%93-Mirada-Ferroviaria.pdf

⁵ La historia del Ferrocarril Mexicano fue estudiada por primera vez, de manera académica, por David Pletcher en su artículo “The Building of the Mexican Railway” publicado en 1950, pero no fue sino hasta 1975 cuando se publicó el libro *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880*, de John Greshman Chapman. Este estudio contribuyó a otros, como el de John Coastworth *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo (1984)* y el de Sergio Ortiz *Los ferrocarriles de México: una visión social y económica (1988)*. No obstante que el estudio del Ferrocarril Mexicano también atrajo la atención de historiadores interesados en el tema de las inversiones extranjeras y las tarifas ferroviarias durante el porfiriato, no volvió a escribirse un texto enfocado exclusivamente al asunto financiero y de negocios en torno a su construcción. Fue hasta 2016, con la publicación del libro de Paris Padilla *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*, cuando se retomó el tema del que, sin duda, pese a las grandes aportaciones, aún existen muchos vacíos historiográficos.

Sin duda, una de las fuentes que pueden ayudar a resolver esos “eslabones perdidos” tiene que ver con los libros de contabilidad de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, memoria histórica que documenta la operación diaria de la primera línea del ferrocarril en México y que se encuentra depositada en los acervos del Archivo Histórico del CEDIF.

En este sentido, el propósito de este artículo es hacer una breve descripción de la estructura del contenido de un libro de contabilidad del Ferrocarril Mexicano, que permita poner en valor su riqueza como fuente documental para el estudio de la historia ferroviaria, a la luz de la conmemoración del 150 aniversario de la inauguración de la línea México-Veracruz, ocurrida en enero de 1873. Para cumplir con lo anterior, dividimos el artículo en tres apartados. En el primero hacemos un estado de la cuestión con respecto a la relevancia de las fuentes contables para la historia ferroviaria; en el segundo describimos el origen y las partes que integran un libro de contabilidad del Ferrocarril Mexicano; en el tercero hacemos algunas consideraciones finales.

La relevancia de las fuentes contables para la historia ferroviaria

Los ferrocarriles y su expansión constituyen un fenómeno que ha llamado la atención de historiadores y economistas, debido a su relación con el desarrollo económico, pero también por el impacto que tuvieron estos medios de transporte sobre las organizaciones empresariales y el mundo de las finanzas. En este sentido, en los últimos años ha sido notable el incremento del uso de la documentación empresarial (libros contables, libros de actas, memorias, balances) para el estudio de la historia ferroviaria, que ha derivado en publicaciones de artículos y libros bastante reveladores sobre los procesos de construcción, operación y administración de las compañías ferrocarrileras en la región iberoamericana.

Sobre esta línea encontramos el trabajo de José Enrique Blasco, Domingo Cuéllar y José Luis Blanco,⁶ quienes abordan el análisis del contenido de las memorias anuales de las compañías ferroviarias, más concretamente el balance y la cuenta de resultados de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, durante el periodo de existencia de esta (1877 a 1935), indicando los distintos cambios en su estructura y contenido.

Otro caso de estudio sobre las compañías ferroviarias en España es el que realizó Beatriz Santos como tesis doctoral,⁷ quien a partir de un análisis de las Memorias Anuales de la Compañía de Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alizante (MZA), a lo largo del periodo 1856-1874, hace una descripción de las debilidades y fortalezas del modelo contable ferroviario de MZA. Con respecto a las debilidades, según la autora se manifiestan en los estados contables en cuestiones como la ambigüedad de la terminología utilizada, el reconocimiento de

⁶ José Enrique Blasco, Domingo Cuéllar y José Luis Montoya, “Una aproximación al estudio de las memorias y los balances de las antiguas compañías ferroviarias: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, en *Contabilidad Naval Pública y Privada. IX Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*, Cartagena, Universidad Politécnica de Cartagena, 2014. Recuperado de https://aeca.es/old/ix_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/comunicaciones/comunicacion_14.pdf

⁷ Beatriz Santos Cabalgante, *La implantación del ferrocarril en España. El modelo contable y de gestión empresarial: El caso de MZA (1856-1874)*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Departamento de Contabilidad (Tesis de Doctorado Internacional), 2015. Recuperado de <https://repositorio.uam.es/handle/10486/666979>

las subvenciones como menor costo de construcción (es decir, menor valor del activo y no como fuente de financiación en el pasivo), falta de uniformidad en los criterios de valoración del capital social, frecuentes cambios en los niveles de detalle de las partidas que dificultan la comparación y la comprensión, etc. Por otro lado, considera que las fortalezas del modelo contable de MZA se evidencian en cuestiones como la presentación de la cuenta de explotación en torno a dos márgenes (de explotación y financiero), el suministro de información segmentada (por actividad, área geográfica y producto), etc.

Por otra parte, Carlos Rico⁸ presenta una descripción e interpretación de la historia de la contabilidad financiera en la industria ferroviaria para el periodo 1830- 1910, tomando como referencia la literatura de investigación desarrollada en Inglaterra, Francia, España, Alemania y Estados Unidos. Además, hace un balance sobre las perspectivas de investigación de esta temática en el contexto de las prácticas, regulación y pensamiento contable Latinoamericano, cuya investigación –según el autor del artículo– continúa siendo un área inexplorada con un significativo potencial de desarrollo académico y disciplinar.

En este sentido, es el mismo Carlos Rico⁹ quien aborda el tema para un país latinoamericano, al exponer en un artículo el estudio histórico de la regulación contable desarrollada en Colombia en el periodo 1870-1920, a partir de las reglas, los agentes económicos y el contexto social relacionado con la industria ferroviaria, la cual considera una actividad empresarial fundamental en la constitución de las prácticas y el pensamiento sobre la contabilidad financiera contemporánea.

En suma, este breve recuento nos permite observar la relevancia del uso de las fuentes contables para el estudio de la historia ferroviaria, en particular su historia empresarial, la cual si bien se relaciona directamente con la historia económica, no debe confundirse con ella, ya que el objeto de estudio de la historia empresarial de los ferrocarriles es el organismo empresarial en sí mismo, antes que todo, como una entidad autónoma que posee una biografía y una fisonomía propias. Por ello, centra la mirada primeramente hacia adentro, teniendo como principal interés reconstruir y explicar la vida de la empresa: su nacimiento y evolución, sus mecanismos de financiación, su estructura y forma de organización, su estrategia y su desempeño.¹⁰

En el caso de nuestro país, es importante mencionar que en su origen el sistema ferroviario estuvo bajo el control de inversionistas extranjeros y que, aunque todas las empresas poseían una sede administrativa y operativa en México, muchos de los asuntos y cuestiones relevantes de las compañías se transmitían a oficinas localizadas en el extranjero (sobre to-

8 Carlos Rico Bonilla, “La historia de la contabilidad financiera en los ferrocarriles: Revisión de la literatura, 1830-1910” en *Contabilidad y auditoría. Investigaciones en Teoría Contable*, no. 41, año 21, junio 2015. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/279178462_La_Historia_de_la_Contabilidad_Financiera_en_los_Ferrocarriles_Revision_de_la_literatura_1830-1910

9 Carlos Rico Bonilla, “Historia de la regulación contable financiera en Colombia. El caso de la industria ferroviaria (1870-1920)” en *Cuadernos de contabilidad*, Bogotá, vol. 17, no. 43, enero-junio, 2016, pp. 43-72. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-14722016000100002

10 Sandra Kuntz Ficker, “Fuentes para la historia empresarial de los ferrocarriles de México” en *América Latina en la historia económica*, México, no. 23, enero-junio, 2005, p. 36. Recuperado de <https://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n23/n23a4.pdf>

do en Boston, Nueva York y Londres), en las que presumiblemente se constituía el archivo corporativo de cada organización, lo cual ha privado de documentos valiosos al estudio de la historia empresarial.¹¹ Afortunadamente, no todo está perdido, existen algunos eslabones que se localizan en archivos dentro del territorio nacional, tal es el caso de los libros de registro contable de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, que dan cuenta de la operación de la primera línea que funcionó en la República mexicana y que se resguardan en los acervos del Archivo Histórico del CEDIF en la ciudad de Puebla. La descripción de su origen y contenido es el propósito del siguiente apartado.

Los libros de registro contable del Ferrocarril Mexicano

Los libros de registro contable del Ferrocarril Mexicano fueron localizados y rescatados en 1996 de la estación de Orizaba,¹² como parte de los trabajos del Programa Nacional de Rescate del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico (Pronare) realizado por la empresa pública Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), por conducto del personal del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM). El acervo está integrado por aproximadamente 250 volúmenes que cubren el periodo de 1869 a 1950 y ahora forman parte de la sección Recursos Financieros del Fondo Ferrocarril Mexicano que se resguarda en el Archivo Histórico del CEDIF.¹³

Entre los tipos de documentos que podemos localizar en este fondo se encuentran los libros de caja (*cash book*), los libros mayor y los libros diario. Por cuestiones de espacio y del interés con respecto a la operación durante los primeros años del Ferrocarril Mexicano, en este artículo nos concentraremos en la descripción del libro de caja número 7, correspondiente al periodo de febrero de 1879 a noviembre de 1890.

Es importante mencionar que un libro de caja es un diario financiero que contiene todos los recibos y desembolsos de efectivo, de manera que se trata del depósito principal de información relacionada con el efectivo para una empresa que estaba reglamentada por la recopilación de órdenes y circulares, publicada en 1879 por Edward W. Jackson,¹⁴ Superintendente General del Ferrocarril Mexicano, en donde se establecía que:

¹¹ *Ibid.*, pp. 37-38.

¹² Patricio Juárez Lucas, "Cuentas claras y chocolate espeso: el primer libro de la Compañía del Ferrocarril Mexicano" en *Boletín Documental*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, nueva época, año III, no. 11, abril-junio, 2002, p. 12.

¹³ CNPPCF, *Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes*, México, Conaculta, CNPPCF, 2015, p. 62.

¹⁴ Edward Wilthew Jackson nació en Londres en septiembre de 1838 y, en el otoño de 1864, se dirigió a México, país en donde pasó el resto de su vida. Durante nueve años trabajó como agente asistente del Sr. George R. Crawley, contratista encargado de la construcción y equipamiento del Ferrocarril Mexicano. En diciembre de 1873 se convirtió en Subgerente y, en septiembre de 1875, fue ascendido al cargo de Gerente de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, puesto en el que se desempeñó durante diez años, cuando renunció para aceptar el nombramiento de gerente general del Ferrocarril Central Mexicano, en septiembre de 1885. Este fue un puesto importante, ya que era responsable de la administración y funcionamiento de cerca de 1,900 millas de ferrocarril, de las cuales 1,224 millas eran línea principal. En diciembre de 1894, el Sr. Jackson transfirió sus servicios al Ferrocarril Interoceánico de México (Acapulco a Veracruz) como gerente general. Aparentemente, esta era una posición menos onerosa, ya que solo había unas 530 millas en operación, pero el desastre parecía seguir este paso. Aunque se rodeó de probados subordinados, surgieron dificultades imprevistas e inevitable accidentes en la línea se sumaron a su angustia. La muerte súbita de su mujer fue un susto del que no pudo recuperarse, aunque se lanzó al trabajo con más atención que nunca. Durante algunos años había sufrido

[...] se tenían que remitir al Jefe de Tráfico, todas las listas de raya semanarias y quincenales, y todas las requisiciones por boletos, efectos de escritorio y demás artículos necesarios para el servicio, cuidando de hacer la remisión de las listas de rayas semanarias, *precisamente* por el tren que llega a México cada semana en la noche del Miércoles, las requisiciones de todas clases, antes del día 20 de cada mes; los estados mensuales de carga, subida y bajada, antes del día 5, y los formularios número 204 diariamente.¹⁵

La información del libro de caja se ingresaba en orden cronológico y su periodicidad era bimestral, la cuenta correspondiente al 28 de febrero de 1879 incluyó las cuentas de gastos de operación de la empresa que se muestran en la Tabla 1.

Tabla 1. Principales cuentas de un libro de caja del Ferrocarril Mexicano (28 de febrero de 1879)

Gastos de locomoción	Incluye los conceptos relacionados con combustibles, materiales, herramientas, mano de obra, mantenimiento y gastos diversos necesarios para la operación de los trenes.
Gastos del telégrafo	Incluye los conceptos de los sueldos de telegrafistas, mensajeros y materiales para reparación del servicio.
Gastos de tráfico	Incluye los conceptos de los sueldos de los jefes de estación, movimiento de trenes –cambiadores–, alumbrado en las estaciones, gastos diversos y listas de raya por reparaciones en el camino.
Gastos generales	Incluye los conceptos de sueldos del contador general, almacenista general, muebles y enseres para las estaciones, gastos diversos.
Gastos por cuenta del capital	Incluye conceptos relacionados con obras de mantenimiento que se realicen sobre infraestructura de la línea, por ejemplo: “Pared Buenavista, Estación Tepepan, Estación San Juan Teotihuacán, Estación Apan, Bodega Apan, Estación Esperanza, Pozo Esperanza, Pared Orizaba”.
Cuenta del capital	Incluye conceptos relacionados con la construcción de equipo rodante, por ejemplo: “Construcción de coche primera y segunda clase, wagones ingleses, wagones para pulque”.
Muelle y lanchas	Incluye los conceptos relacionados con la explotación del muelle: sueldos del superintendente, jornales de peones veladores, jornales de maquinistas, reparación del muelle, listas de raya.

Fuente: Elaboración propia con información del libro de caja (*cash book*) número 7, febrero de 1879, Sección Recursos Financieros, Fondo Ferrocarril Mexicano, Archivo Histórico, CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

La cuenta de *gastos de locomoción* nos brinda información relevante con respecto a los insumos y mano de obra necesarios para la conducción de los trenes de la línea, los cuales se muestran en la Tabla 2, en donde podemos apreciar que el monto más alto corresponde al

de dolencias en el hígado, pero su muerte, que tuvo lugar repentinamente el 2 de septiembre de 1895, fue atribuida a enfermedades del corazón. Los servicios del Sr. Jackson fueron muy apreciados en México, donde su fuerte personalidad evocaba admiración y estima. “Obituario de Edward Wilthrew Jackson” en *ICE Virtual Library*. Recuperado de: <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/imotp.1896.19602>

15 Ferrocarril Mexicano, *Recopilación de órdenes y circulares. Emitidas en diversas fechas y relativas al servicio de este ferrocarril*, México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1879, p. 8.

concepto de Combustibles (\$21.30), equivalente al 30% del total del gasto de locomoción. En contraste, el gasto con el monto más bajo lo representa el concepto de Peones y Veladores (\$1.00), equivalente al 1% del gasto total.

**Tabla 2. Cuenta de gastos de locomoción del Ferrocarril Mexicano
(Febrero de 1879)**

Código	Concepto	Monto
158	Maquinistas (Jornal)	\$ 5.00
163	Combustibles	\$ 21.30
48	Aceite, sebo para carruajes y wagones	\$ 11.00
199	Reparación de máquinas y trenes (Jornal)	\$ 16.00
166	Reparación de Wagones (Jornal)	\$ 16.00
167	Peones y Veladores (Jornal)	\$ 1.00

Fuente: Elaboración propia con información del libro de caja (*cash book*) número 7, foja 3, *op. cit.*

Lo anterior nos muestra que, en términos unitarios, el costo más elevado para el funcionamiento de los trenes de la empresa lo representaban los gastos en combustibles, situación que analizaremos más adelante. Otro aspecto relevante que podemos notar son las categorías del trabajo que se requería para la operación: maquinistas, reparadores de máquinas y trenes, reparadores de *wagones*, peones y veladores, de los cuales los de mayor nivel salarial por jornal lo representaban los reparadores, con \$16.00 pesos por jornal; mientras que el nivel salarial más bajo correspondía a los peones y veladores con \$1.00 peso por jornal. Estos datos ponen en evidencia la brecha de desigualdad salarial que desde muy temprano existió en el desarrollo del sistema ferroviario en México durante el siglo XIX, en donde los trabajos de mayor especialidad técnica los desempeñaban generalmente los extranjeros, quienes recibían mejores salarios, mientras que la población nativa de las comunidades en donde se estableció el ferrocarril se desempeñaba en las actividades de mayor exigencia física y poca especialización técnica, pero ínfimo nivel salarial.

Tomando en cuenta el dato del salario mínimo diario en México para 1877 de \$0.32 pesos,¹⁶ observe los datos de la Tabla 3. Tenemos que los reparadores, tanto de máquinas como de *wagones*, ganaban cincuenta veces más que el monto del salario mínimo diario, los maquinistas 16 veces y los peones y veladores 3 veces más. Lo anterior se puede apreciar de mejor forma en el Gráfico 1, es decir, aún la categoría laboral con el salario más bajo en la operación del Ferrocarril Mexicano percibía un monto superior a la media de otras ocupaciones para la época, lo cual confirma que el ferrocarril generó un proceso de movilidad de la mano de obra de la población ocupada en las actividades agrícolas y artesanales hacia las industriales.

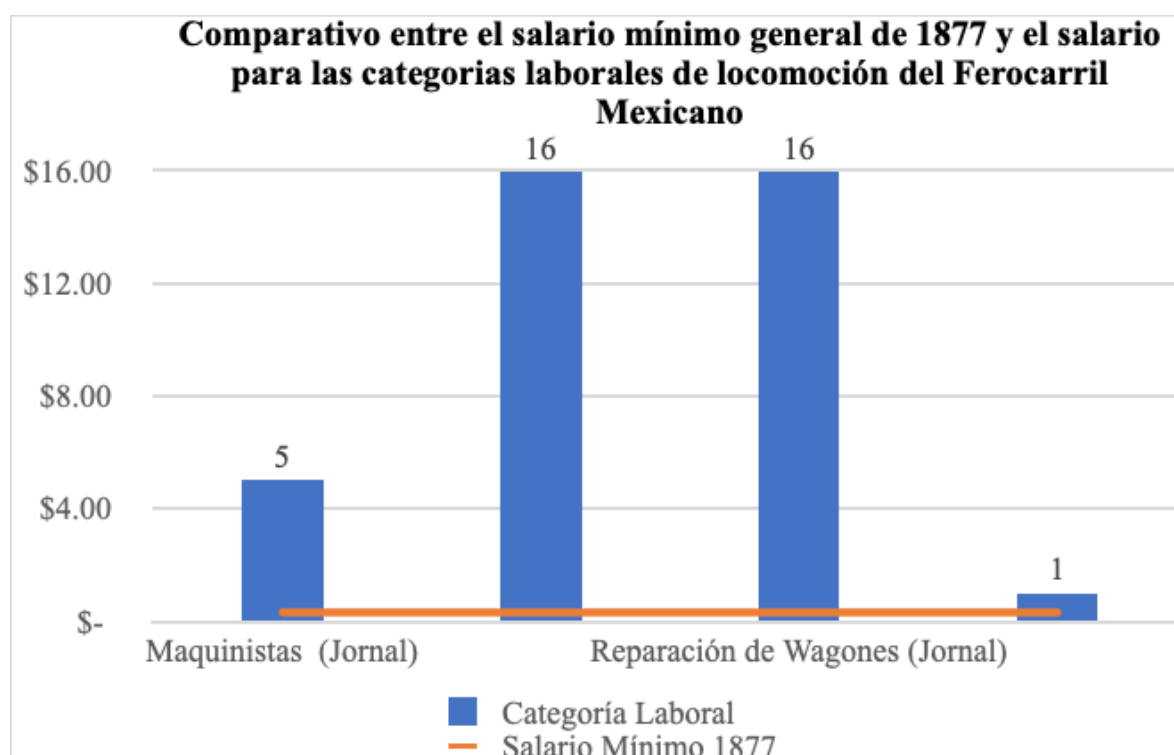
¹⁶ El dato del salario mínimo se encuentra a precios de 1900 y se obtuvo de: Fernando Rosenzweig, “El Desarrollo Económico de México de 1877 a 1911” en *El Trimestre Económico*, vol. 32, no. 127, 1965, pp. 405-454. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/20855806>.

Tabla 3. Comparación entre las categorías laborales de locomoción del Ferrocarril Mexicano con respecto al salario mínimo diario de 1877

Categoría Laboral	Veces el salario mínimo de 1877
Maquinistas	16
Reparación de máquinas y trenes	50
Reparación de Wagonés	50
Peones y Veladores	3

Fuente: Elaboración propia con información del libro de caja (cash book) número 7, *op. cit.* y Rosenzweig, Fernando. “El Desarrollo Económico...”, *op. cit.*

Gráfico 1.



Fuente: Elaboración propia con información del libro de caja (cash book) número 7, *op. cit.* y Rosenzweig, Fernando. “El Desarrollo Económico...”, *op. cit.*

Con respecto a los combustibles, los cuales como veíamos antes representaban el mayor costo en la operación de los trenes, en el documento se incluye un desglose detallado de la leña gastada durante el mes de febrero de 1879, según la relación del Almacén General para los gastos de locomoción, los cuales se muestran en la Tabla 4.

Tabla 4. Gastos de locomoción en combustibles del Ferrocarril Mexicano (febrero de 1879)

Tipo de Madera	Cantidad (Cuerdas)	Costo unitario	Costo total
Ocote	1,150	\$ 2.23	\$ 2,560.84
Encino	851	\$ 4.34	\$ 3,698.62
Sabino	586	\$ 4.76	\$ 2,790.12
Totales	2,587	\$ 11.33	\$ 9,050

Fuente: Elaboración propia con información del libro de caja (cash book) número 7, *op. cit*

Llama la atención que para contabilizar y registrar la cantidad de madera se hacía referencia a “cuerdas”, es decir, una vieja unidad de medida que equivale a 6,896 metros, por lo que al realizar el cálculo de la conversión de la cantidad total que se requería como combustible para la locomoción (2587 cuerdas) obtenemos que su equivalente en metros son 17.84 metros de madera.¹⁷ Finalmente, podemos observar que el tipo de madera más utilizado es el ocote (1,150 cuerdas), lo cual es probable que se deba a que también tenía el costo unitario más bajo (\$2.23), mientras que el encino y sabino tenían un costo unitario similar, que representaba el doble con respecto al ocote.

Consideraciones finales

A través de un breve recuento sobre el estado de la cuestión y un pequeño análisis sobre un libro de caja del Ferrocarril Mexicano, hemos mostrado la relevancia de las fuentes contables para el estudio de la historia ferroviaria, que sin duda aporta elementos que dan luz con respecto a las interrogantes y vacíos que aún existen sobre la primera línea del ferrocarril en nuestro país, en particular sobre su funcionamiento y su vínculo con el entorno en la que desarrolló su operación.

Las posibilidades que brinda el uso de los libros de caja que se encuentran depositados en los acervos del Archivo Histórico del CEDIF, como una de las fuentes que pueden ayudar a resolver los “eslabones perdidos” de la historia del Ferrocarril Mexicano, quedaron demostradas en este artículo a partir del análisis de los gastos de locomoción para febrero de 1879, por lo que resulta ser un campo fértil para nuevas investigaciones que puedan ayudar a avanzar en la historiografía sobre los ferrocarriles en México.

Fuentes consultadas

Archivos

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Secretaría de Cultura.

¹⁷ Tabla de conversión de la unidad de medida “Cuerda”. Disponible en: https://www.convert-me.com/es/convert/history_length/escuerda.html?u=escuerda&v=2%20587

Bibliografía

- “Obituario de Edward Wilthew Jackson” en ICE Virtual Library. Recuperado de: <https://www.icevirtuallibrary.com/doi/pdf/10.1680/imotp.1896.19602>
- Blasco, José Enrique, Cuéllar, Domingo y Montoya, José Luis, “Una aproximación al estudio de las memorias y los balances de las antiguas compañías ferroviarias: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces”, en *Contabilidad Naval Pública y Privada. IX Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad*, Cartagena, Universidad Politécnica de Cartagena, 2014. Disponible en: https://aeca.es/old/ix_encuentro_trabajo_historia_contabilidad/comunicaciones/comunicacion_14.pdf
- CNPPCF, *Tras las huellas del ferrocarril. Guía de fuentes*, México, Conaculta, CNPPCF, 2015.
- Conolly, Priscilla, “Reseña: El sueño de una generación de Paris Padilla” en *Mirada Ferroviaria*, Número 30, mayo-agosto de 2017. Recuperado de https://www.miradaferroviaria.mx/wp-content/uploads/2019/11/30Resen%CC%83a_-El-suen%CC%83o-de-una-generacio%CC%81n-de-Paris-Padilla-%E2%80%93-Mirada-Ferroviaria.pdf
- Ferrocarril Mexicano, Recopilación de órdenes y circulares. Emitidas en diversas fechas y relativas al servicios de este ferrocarril, México, Tipografía de Gonzalo A. Esteva, 1879.
- Juárez Lucas, Patricio, “Cuentas claras y chocolate espeso: el primer libro de la Compañía del Ferrocarril Mexicano” en *Boletín Documental*, México, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, nueva época, año III, no. 11, abril-junio, 2002.
- Kuntz Ficker, Sandra, “Fuentes para la historia empresarial de los ferrocarriles de México” en *América Latina en la historia económica*, México, no. 23, enero-junio, 2005. Recuperado de <https://www.scielo.org.mx/pdf/alhe/n23/n23a4.pdf>
- Padilla, Paris, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México, 1857-1876*, México, Instituto Mora, 2016.
- Rico Bonilla, Carlos, “Historia de la regulación contable financiera en Colombia. El caso de la industria ferroviaria (1870-1920)” en *Cuadernos de contabilidad*, Bogotá, vol. 17, no. 43, enero-junio, 2016. Recuperado de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-14722016000100002
- Rico Bonilla, Carlos, “La historia de la contabilidad financiera en los ferrocarriles: Revisión de la literatura, 1830-1910” en *Contabilidad y auditoría. Investigaciones en Teoría Contable*, no. 41, año 21, junio 2015. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/279178462_La_Historia_de_la_Contabilidad_Financiera_en_los_Ferrocarriles_Revision_de_la_literatura_1830-1910
- Rosenzweig, Fernando. “El Desarrollo Económico de México de 1877 a 1911” en *El Trimestre Económico*, vol. 32, no. 127, 1965. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/20855806>
- Santos Cabalgante, Beatriz, *La implantación del ferrocarril en España. El modelo contable y de gestión empresarial: El caso de MZA (1856-1874)*, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Departamento de Contabilidad (Tesis de Doctorado Internacional), 2015. Recuperado de <https://repositorio.uam.es/handle/10486/666979>
- Tabla de conversión de la unidad de medida “Cuerda”. Recuperada de https://www.convert-me.com/es/convert/history_length/escuerda.html?u=escuerda&v=2%20587