

ESTACIONES

El Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico: una mirada a la globalidad desde lo local

The Railroad from Chihuahua to the Pacific: a look at globality from the local

Ricardo León García¹

Resumen

Con motivo de los sesenta años de la puesta en marcha del trayecto completo del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (ocurrída el 23 de noviembre de 1961), se presenta una mirada panorámica a las ideas que fueron el sustento del proyecto. A pesar de que hoy se le considera más un tren de servicio turístico, la génesis de la existencia del ChP se basa en el aprovechamiento de las ventajas que ofrece la apertura de mercados en el nivel internacional, el tráfico mundial de capitales y mercancías, así como en la competencia entre empresas y economías nacionales. Los obstáculos que ocasionaron que la idea ferrocarrilera más antigua dentro del estado de Chihuahua haya sido la última en completarse están relacionados tanto con la novedad y complejidad de su trazo, como con los conflictos militares de principios del siglo veinte y los vaivenes del mercado mundial; sin olvidar las dificultades impuestas por las empresas competidoras.

Palabras clave: Mercados, industria forestal, Chihuahua, Sinaloa, Estados Unidos.

¹ Es profesor-investigador del Departamento de Humanidades de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Contacto: rleon@uacj.mx

Abstract

On the sixtieth anniversary of the start-up of the entire route of the Chihuahua to the Pacific Railroad (occurred on November 23, 1961), a panoramic view of the ideas that underpinned the project is presented. Even though today it is considered more a tourist service train than a stock carrier, the origin of the ChP is based on the advantages offered by the opening of markets at the international level, the world traffic of capital and merchandise, as well such as competition between companies and national economies. The obstacles that caused the oldest railroad idea within the state of Chihuahua to be the last to be completed are related to both the novelty and complexity of its layout, as well as to the military conflicts of the early twentieth century and the ups and downs of the world market; without forgetting the difficulties imposed by competing companies.

Keywords: Markets, lumber industry, Chihuahua, Sinaloa, United States.

Introducción

La comprensión del proceso de construcción y operación del ferrocarril Chihuahua al Pacífico (ChP en adelante) cobra relevancia con la conmemoración de los sesenta años de haberse completado la ruta entre Topolobampo, la ciudad de Chihuahua y la frontera con Estados Unidos. Debido a las circunstancias que han rodeado su existencia en estas seis décadas, es innegable que cualquier persona lo puede considerar como un esfuerzo que busca satisfacer la demanda del sector turístico, tanto de consumidores como de prestadores de servicios. Más allá de la necesidad de rutas de ocio y de las espectaculares vistas que ofrece la naturaleza en el recorrido de poco más de 650 kilómetros, proponemos al lector ir a las mismas entrañas de un proyecto siempre innovador, incluso temerario, desde el mismo momento de su concepción.

Corría el año de 1849, cuando el ciudadano francés Hippolyte du Pasquier de Dommartin solicitó a los congresos de los estados de Sonora y Chihuahua sendas concesiones de colonización de territorios, que incluían la construcción de una o varias vías ferroviarias para incentivar la llegada de inmigrantes a esos territorios.² En el fondo, la propuesta de Pasquier estaba vinculada a la competencia por los recursos naturales y las rutas comerciales. Los “argumentos civilizatorios” de Pasquier tenían que ver más con la pugna entre el oportunismo estadounidense y la tradición latina de la República mexicana, cuyo celoso protector eran los súbditos de la Francia moderna.³ Si bien las legislaturas locales abrazaron con entusiasmo el proyecto de este viajero francés, el 29 de marzo de 1852 el Ministerio de Relaciones Exteriores e Interiores del gobierno central mexicano, avalado por el Congreso Nacional, echó atrás la autorización.⁴ La razón explícita es que dichas concesiones eran “contrarias a las leyes generales” del país. Posiblemente nunca sepamos el motivo real de esta negativa dada en la Ciudad de México, pero podremos sospechar que ya eran hegemónicos los intereses de los

2 Francisco R. Almada, *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, Libros Mexicanos, 1970, pp. 11-15.

3 Hippolyte du Pasquier de Dommartin, *Les États-Unis et le Mexique : l'intérêt européen dans l'Amérique du Nord*. Paris, Librairie de Guillaumin, 1852, pp. 74-77.

4 Transcrito en el *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, 27 de abril de 1852.

sustentantes de la Doctrina Monroe, que las presiones de los grupos dominantes de la política sureña de Estados Unidos hubiesen tenido buenos resultados o que, en efecto, los poderes centrales defendieran a capa y espada los intereses nacionales contra los embates de este tipo de filibusterismo, tan en boga por ese entonces.

Es justo, por otra parte, también tomar en cuenta que este intento de Pasquier, como muchos otros en el continente americano, forma parte de la ola expansiva de los negocios ferrocarrileros. Para el historiador británico Eric J. Hobsbawm es muy claro que la segunda mitad de la década de 1840 está marcada por la avidez inversora en el negocio ferroviario dentro del territorio inglés y que se había llegado a una saturación de oferta de servicios de transporte sobre rieles, cuando las necesidades más urgentes se encontraban plenamente satisfechas, a menor costo, por el eficiente sistema de canales con que contaba el país. El grueso de la oferta industrial podía moverse por barcas y en los trenes ya existentes. El excedente de capital, que ya no pudo colocarse en nuevos proyectos en Inglaterra, tuvo que ser promovido en los países emergentes de Iberoamérica.⁵ La promesa del progreso siempre ha sido un anzuelo muy efectivo.

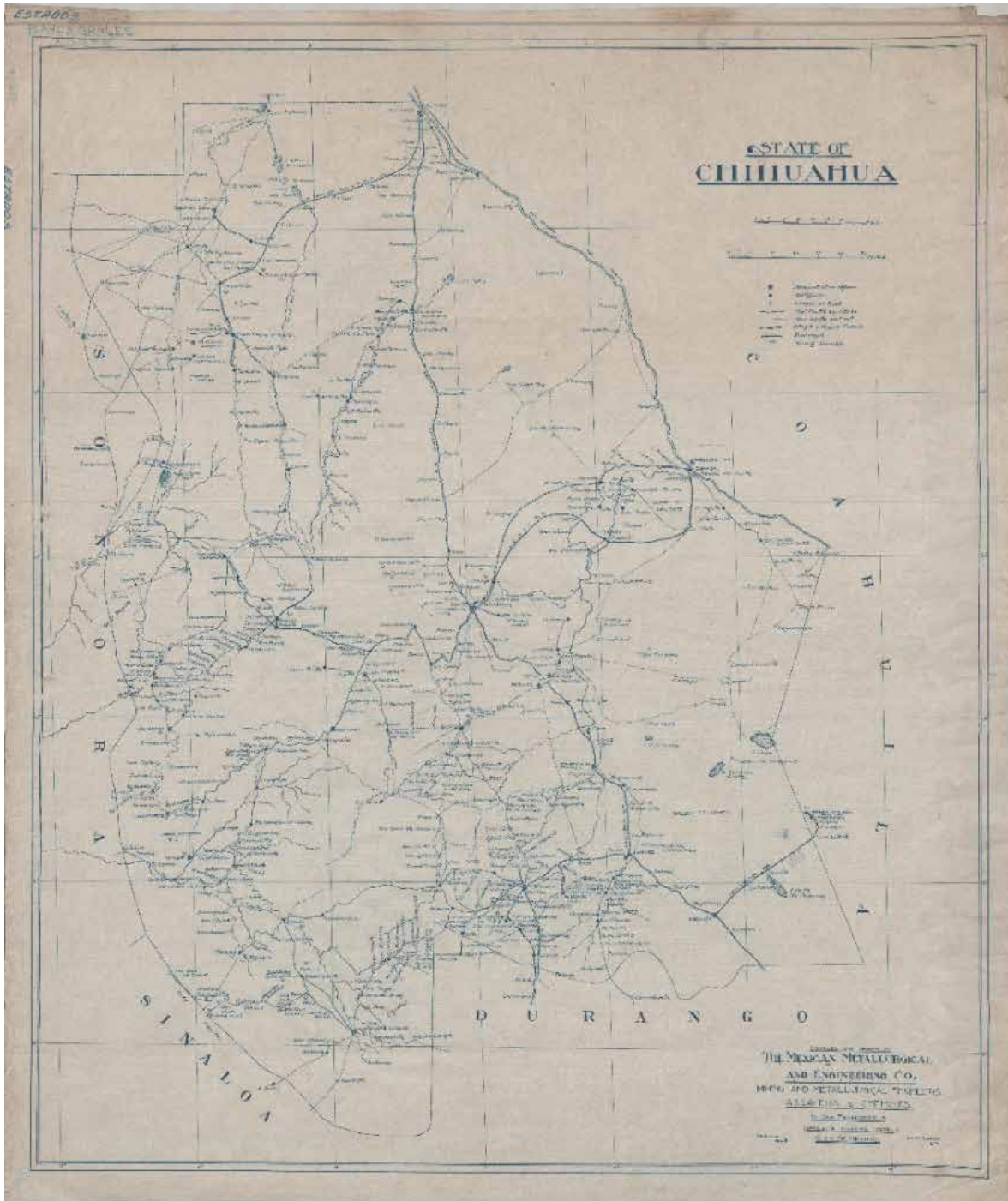
Así, a los avatares de la cada vez más intrincada economía mundial del siglo XIX y la geopolítica de los conflictos por la hegemonía en Estados Unidos, tenemos que añadir las propias necesidades de quienes estaban a cargo de construir un Estado-nación, que seguía sostenido por alfileres. Había que colgarse del tren del progreso, buscar el acceso a una tecnología que permitiese sostenerse en ese rumbo. Se trataba de un tiempo de definiciones y, aun con obstáculos y dudas, las decisiones finales se cargaron a las alianzas con el capital y los proyectos de origen estadounidense, quizá más pragmáticos, más claros en cuanto a objetivos y tiempo de resultados, que los sueños de Pasquier de Dommartin.

Si bien es cierto que fueron sociedades formadas en el extranjero las ejecutoras de las concesiones ferrocarrileras, es justo mencionar que las cabezas locales de los proyectos políticos dominantes, dentro del territorio mexicano, jugaron un papel preponderante en el momento de establecer el trazo final de las rutas. Lo habían comenzado a hacer desde la concreción de las concesiones primeras. Al llegar a la fase definitiva, las voces locales fueron tomadas en cuenta, siempre y cuando no fueran factor de grave desacomodo tecnológico o financiero.

La tradición siempre ha sido más fuerte que la innovación. Los proyectos ferroviarios vertebradores siguieron la lógica de las rutas de intercambio, cuyo nodo era la Ciudad de México. La trama ferroviaria se tejió sobre la costumbre de siglos. Si podemos pensar en zonas o regiones subsidiarias y periféricas, estas se mantuvieron con ese carácter, aun con los visos de progreso que daban los ferrocarriles.⁶ Pervivieron los itinerarios que cruzaban los mercados locales ya establecidos y, ante la evidente preferencia por lo ya establecido, era más sencillo convertir en objeto de especulación las concesiones otorgadas por las autoridades centrales y locales.

5 Ver Eric J. Hobsbawm, *Industria e Imperio; una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Trad. Gonzalo Pontón. Barcelona, Ariel, 1970, pp. 106 y ss.

6 Ver Jesús Gómez Serrano, *Aguascalientes en la historia*, Gobierno de Aguascalientes-Instituto de Investigaciones doctor José María Luis Mora, México, 1988, pp. 356-357.



State of Chihuahua. Compiled and drawn by The Mexican Metallurgical and Engineering Co, Mining and metallurgical engineers, assayers & chemists, sin fecha. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Planos Generales. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

El ChP, integrador de ideales

La descripción y análisis de la ruta ferroviaria del ChP, comparada con otros proyectos ferrocarrileros en territorio nacional, era mucho más visionaria, pues su concepción transcontinental e internacional con sentido oriente-occidente, olvidaba las viejas rutas. Se trató de una idea más pensada en términos del mercado como fenómeno mundial y se apartó más de la estructura del viejo México; tal vez debió a ello su fracaso, pues concluyó su total apertura poco más de un siglo después de haberse iniciado su promoción.

Si el proyecto de Pasquier de Dommartin buscaba frenar la expansión estadounidense sobre territorios latinoamericanos, el pensamiento de innovación de los negocios de aquella época consideraba como una importante alternativa conectar la costa del océano Pacífico mexicano con la frontera tejana: la mirada estaba fija en unir primeramente el mercado de los estados sureños con Asia; posteriormente, unir de manera más rápida el este industrial de Estados Unidos, así como el medio oeste con Sonora o Sinaloa, como un medio para alcanzar las rutas de los buques mercantes que cruzaban al Lejano Oriente.

La ruta del ferrocarril ChP resulta de la conjunción de diversos proyectos que se fueron entrelazando en distintas épocas, y como producto de diferentes modelos y objetivos de negocio:

- 1) El Ferrocarril Río Grande, Sierra Madre y Pacífico,
- 2) El llamado Chihuahua al Pacífico,
- 3) El Sierra Madre y Pacífico,
- 4) El Kansas City, México y Oriente (KCMO en adelante),
- 5) El Noroeste de México, 6) Ferrocarriles Nacionales de México.

El sistema ChP inició su vida en medio de una gran crisis de la industria ferrocarrilera en México y en Estados Unidos. En ambos países la guerra de tarifas, consolidación de sistemas y bancarrotas de compañías ferroviarias serían parte de su lucha por sobrevivir. En la República mexicana la competencia entre las empresas tendía a la destrucción de un proyecto económico nacional que, aunque rudamente delineado, sin estar integrado del todo, avanzaba, mientras que los dueños de las vías se destrozaban entre sí por atraer clientes.

José Yves Limantour, secretario de Hacienda y Crédito Público, se enfrentó al problema a partir de 1893 y le llevó resolverlo poco más de una década. Limantour evitó la parálisis ferrocarrilera, disminuyó y reorientó el gasto público destinado a las subvenciones e inició la consolidación de los Ferrocarriles Nacionales de México, culminada en 1908.⁷ En 1898 el ministro Limantour propuso un proyecto ferrocarrilero que sirviera más a los intereses del Estado-nación, que solamente a las empresas transportistas. Ahí mismo, se definieron las prioridades nacionales de comunicación, entre ellas, la línea entre la ciudad de Chihuahua y la costa del Pacífico.⁸

7 Ver Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

8 Francisco R. Calderón, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: vida económica*. Tomo 1, 2ª edición. México, Hermes, 1974, p. 573. Las otras rutas prioritarias en el proyecto de Limantour eran: 1) México a Acapulco, 2) La conexión entre el Ferrocarril Mexicano y el de Tehuantepec, 3) La línea Guadalajara-Tepic-Mazatlán, 4) Guadalajara-Colima-Manzanillo, 5) La conexión del ferrocarril de Tehuantepec con Guatemala, vía Tabasco y Campeche. Las seis rutas fueron declaradas de utilidad pública en la Ley de Ferrocarriles de 1898. Para una mejor comprensión del proyecto Limantour, véase Arturo Grunstein, *op. cit.*

El anuncio del titular de Hacienda, a partir de entonces considerado como base de la política ferroviaria mexicana, resultó un reconocimiento a la necesidad de ese proyecto que ya cumplía medio siglo de existencia en Chihuahua. La noción de atravesar la Sierra Madre Occidental chihuahuense con vías férreas estaba fundada en el traslado de los recursos minerales y forestales de la región hacia las ciudades donde los consumirían. Los centros mineros de Cusihiuriachi, Ocampo, Uruachi, Pinos Altos y Miñaca estaban en la mira de esas empresas, pero terminaron siendo los abundantes recursos forestales los que se extrajeron de una forma más intensa y marcaron la vocación del sistema ferroviario serrano del siglo XX. La existencia del ferrocarril convirtió en un negocio de gran éxito las explotaciones forestales de Pearson y Madera-Temósachi. Antes Corralitos, en manos de inversionistas estadounidenses, fue el gran beneficiario de la línea a partir de su construcción desde Ciudad Juárez, en 1897.

En 1875 se propuso de nuevo el proyecto para cruzar la Sierra Madre con un ferrocarril. El ingeniero Albert K. Owen promovió ante las autoridades de su país la construcción de una vía entre la ciudad de Austin y el puerto de Topolobampo, pasando por Presidio del Norte (hoy Ojinaga) y la ciudad de Chihuahua. El Departamento de Guerra de Estados Unidos estaría a cargo del trazo desde Austin hasta la frontera con México: no era mínimo el carácter estratégico de la ruta, sobre todo si se considera que partiendo de Austin a la costa sinaloense se trataba de un trayecto ¡800 millas menor! que a cualquier punto en la costa de California.⁹

Owen contaba con el firme apoyo de Jesús Escobar y Armendáriz, empresario y político chihuahuense en Paso del Norte, por algunos años cónsul mexicano en El Paso. El primer éxito calculado para la negociación ferrocarrilera era la posibilidad de convertirse en la vía para que los productores del Lejano Oriente expusieran sus mercancías en la feria de Filadelfia de 1876. El proyecto del utópico Owen y del visionario Escobar tuvo que esperar otras dos décadas: más allá de la novedad del trazo, es muy probable que los accionistas de dos poderosas rutas estadounidenses, los del Atchinson, Topeka, and Santa Fe, y los del Southern Pacific, consideraran como una amenaza a su negocio una ruta ajena y en manos de grupos formados con ideas muy diferentes a las de la concentración de la riqueza y la competencia individualista. El socialismo utópico del que Owen era promotor también era causa para considerar el proyecto como algo contrario a las buenas costumbres.

La tenaz insistencia de Albert K. Owen resultó proverbial a pesar de los obstáculos. Casi para finalizar el siglo se echaron a andar dos proyectos diferentes. En febrero de 1894, Milton Wray, representante de la colonia mormona en Chihuahua, informaba en El Paso que los trabajos del Mexican Northern Railway llevaban 120 kilómetros de nivelación y se había realizado una parte considerable en cuanto a la colocación de postes de telégrafo. La vía, añadía el editor de *El Paso Herald*, se extendería hasta Chihuahua desde Deming y de ahí a Gallup, abriendo los depósitos de carbón al comercio del sur y de ahí a Salt Lake City.¹⁰

En 1895 se formó el capital de la compañía Río Grande, Sierra Madre y Pacífico, con cinco millones de dólares. El juez Josiah F. Crosby, de El Paso, viajó a San Luis y Chicago para fini-

9 *Periódico Oficial de Chihuahua*, 20 de agosto de 1875.

10 *El Paso Herald*, 15 de febrero de 1894.

quitar la operación; se pagarían 30 mil dólares por el traspaso.¹¹ Entre los socios de esta nueva compañía se encontraban el mismo Crosby; el cónsul alemán en Juárez, Max Weber (con 2 mil 500 dólares); un teniente Davis (también con 2 mil 500 dólares); Harry Word y el alcalde paseño, de apellido Fewel (5 mil dólares).¹² En mayo de 1896 la compañía Río Grande, Sierra Madre y Pacífico fue autorizada por el gobierno central mexicano para iniciar los trabajos de construcción entre Ciudad Juárez y Casas Grandes. Un año después se inauguraba el servicio entre la frontera y Corralitos; tres meses más tardó el tren en llegar hasta Casas Grandes, era agosto de 1897 y el popular mote de “tren de Corralitos”, como se le conoció desde su primera corrida, pervivió por muchos años. La empresa había logrado de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas un subsidio de ocho mil pesos por kilómetro construido.¹³

Casi al mismo tiempo, además, Enrique C. Creel y Alfred A. Spendlove obtuvieron del Congreso de la Unión, en marzo y septiembre de 1897, la venia para que la compañía con base en Nueva York, la del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, se hiciera cargo de la construcción y operación de una línea entre la capital del estado y la costa occidental de México. La empresa logró contratar, como subsidio escalonado, siete mil pesos por cada uno de los primeros 400 kilómetros construidos, más nueve mil por cada uno de otros 200. Además, la legislatura local le asignó otra subvención por tres mil pesos por cada kilómetro en un tramo hasta de 200.¹⁴

Al año siguiente, 1898, Creel obtuvo la ampliación de la concesión del ChP por 99 años, ahora para construir vías hacia Aldama, El Magistral y El Concheño, Pinos Altos y Jesús María.¹⁵ Con ello, se lograría el proyecto de Limantour recién expuesto. Creel traspasó la concesión a Arthur E. Stilwell en 1900, quien la recibió a nombre de la compañía del ferrocarril Kansas City, México y Oriente, organizada en Missouri. El mismo Creel quedó en el Consejo de Administración. Esta empresa logró la autorización de la Cámara de Diputados del estado de Chihuahua para un apoyo de mil pesos por cada kilómetro herrado entre Chihuahua y Ojinaga y de Miñaca al sur hasta llegar a la frontera con Sinaloa, con límite máximo de 600 mil pesos.¹⁶ En 1902, Stilwell y socios firmaron un contrato con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con el que se establecían mayores subsidios; en 1908 hubo uno extra con el gobierno del estado de Sinaloa.¹⁷

11 *Ibid.*, 11 de septiembre de 1895.

12 *Ibid.*, 3 de octubre de 1895.

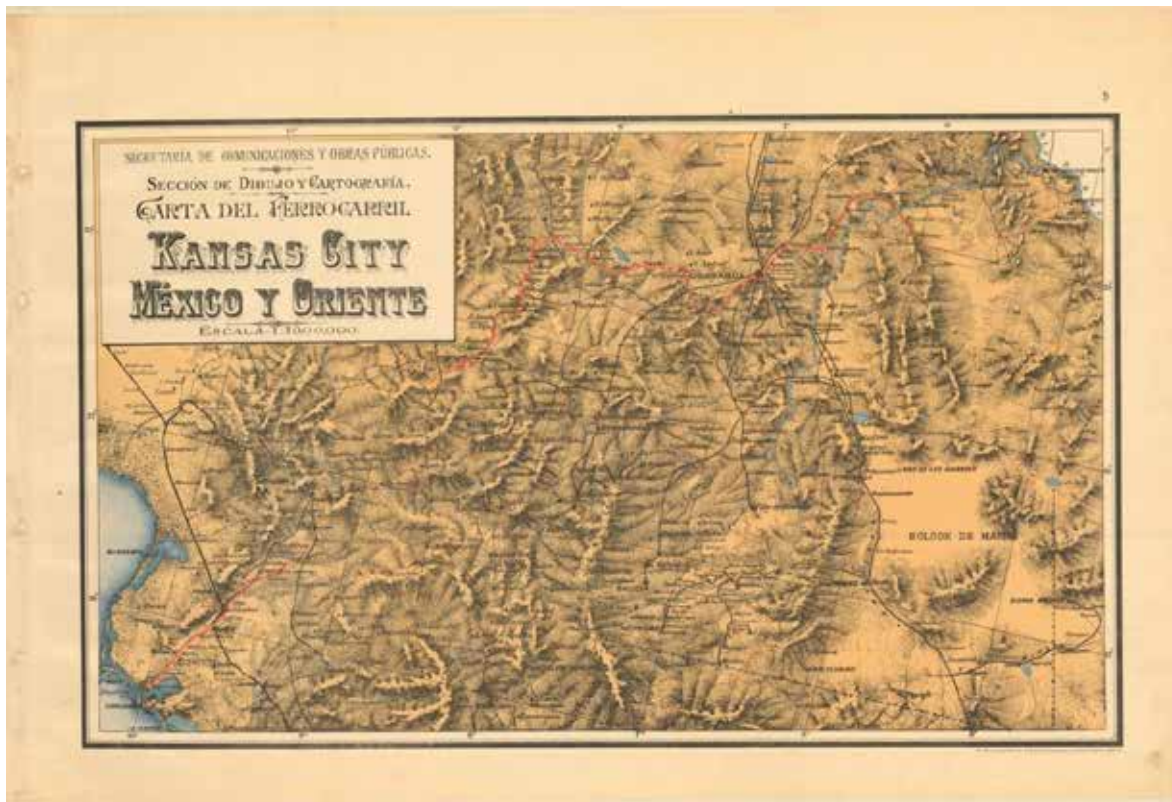
13 James M. Day en Morris B. Parker, *Mules, mines and me in Mexico. 1895-1932*, University of Arizona Press, Tucson, 1979, p. 163, nota 14; *Reseña histórica y estadísticas de los ferrocarriles... 1899*, Tipografía de la Dirección General de los Telégrafos Nacionales, México, 1900, p. 42.

14 *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, 5 y 12 de febrero de 1898.

15 *Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua*, S. A. Chihuahua, El Norte, 1908, pp. 15-31.

16 *Periódico Oficial del Estado de Chihuahua*, 30 de julio de 1901.

17 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 96.



Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Carta del Ferrocarril Kansas City México y Oriente.

1910. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

En Chihuahua se hablaba de los proyectos del KCMO y del ChP como la gran esperanza para dar mayor auge a la vida económica de la entidad. Don Silvestre Terrazas, dueño y editor de *El Correo de Chihuahua*, dedicó un espacio muy extenso en 1902 con la finalidad de marcar el significado de las labores, a partir de lo detallado de su reportaje.¹⁸

En 1901 empezaron trabajos de levantamiento en Topolobampo y se importaban de Inglaterra cien mil durmientes y cien millas de rieles para tender la vía. La obra comenzó y al año siguiente Arthur E. Stilwell, un tal Lord Monson y Enrique C. Creel, hicieron un recorrido entre Chihuahua y Miñaca, afirmando que era una de las mejores obras existentes en la República.¹⁹ Los compromisos con el capital inglés seguían reafirmandose, entre tanto, pues se hicieron contratos para la adquisición de carros y locomotoras en las islas británicas.²⁰

En 1902 se procedió a la inauguración oficial del ChP. En la ceremonia, Enrique C. Creel hizo hincapié en la importancia de la ruta, afirmando que con sus 2 mil 400 kilómetros uniría los mercados mexicanos con los del Oriente. Arthur E. Stilwell aseveró que en 18 meses de trabajo se tenía más de la tercera parte del bordo; que había ido a Inglaterra a promover la compañía

18 *El Correo de Chihuahua*, 19 de marzo de 1902.

19 *Ibid.*, 21 de marzo de 1902; Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 125.

20 *El Correo de Chihuahua*, 13 de mayo de 1902.

a partir de convencer por su importancia y que esta línea sería, sin duda, una de las más ricas del mundo, porque descubriría a su paso las mejores minas que pudieran encontrarse. El señor Sheldon, cónsul de Estados Unidos en Chihuahua, dijo que la protección que se daba en México a las compañías ferrocarrileras no se daba en ninguna otra parte del mundo, de manera especial en el estado de Chihuahua, e hizo referencia también al desarrollo minero que se lograría con esta línea.²¹ Sin embargo, se expresaba la posibilidad de la escasez de mano de obra dentro de la sección mexicana del proyecto: “Sólo se espera que haya suficientes operarios para los trabajos de la interesante vía entre las playas del Pacífico y Chihuahua”.²² Con todo, el entusiasmo por las posibilidades de impulso económico que se suponía iba a brindar el ChP salía a relucir todos los días. Se notificaba, por ejemplo, una vía herrada de 60 centímetros de ancho (sistema Decauville) para unir Jesús María con Miñaca, con miras de sacar al mercado sus metales en explotación.²³ Eso se prestaba a mayor especulación y las transacciones con propiedades mineras se incrementaron.²⁴

Los ramos ganadero y agrícola igual fueron influenciados por la presencia y posibilidad de la ruta férrea. En 1904 los directivos del ChP propusieron un ramal hacia la rica propiedad ganadera de William R. Hearst en Bavícora, desde la estación El Carpio, cuyo trayecto era de casi 90 kilómetros.²⁵ En El Paso, el entusiasmo no era menor. Las posibilidades de un abasto continuo de bienes maderables, lo mismo que ganaderos, era notoria. Al mismo tiempo, desde El Paso se podría abastecer a una gran cantidad de consumidores en territorio serrano, sobre todo a quienes habían emigrado desde Estados Unidos y buscaban satisfacer sus necesidades con mercancías de manufactura industrial; además de cruzar por los campos de las colonias de mormones, “que cultivan toda clase de frutos”.²⁶

El panorama general era halagüeño. No se estaba pensando sólo en Chihuahua. Se hablaba de la rica porción agrícola al sureste de Kansas y que la línea cruzaría a todo lo largo del estado de Oklahoma (la única vía hasta entonces en los llamados *Indian territories*). En el occidente de Texas, sería la primera ruta ferroviaria en pasar de norte a sur —un tramo de 804 kilómetros— al oeste de Fort Worth, donde se cruzaría en ángulos rectos con las vías de las líneas Fort Worth and Denver, Texas Pacific, ATSF y las del Southern Pacific. En suelo mexicano atravesó con rumbo al poniente y cortó en recto la ruta del Central Mexicano (Ciudad de México a Ciudad Juárez).

Como se ha mencionado, en México se pondría a disposición del mercado la producción de una región con grandes recursos agrícolas, mineros y forestales. En la costa del Pacífico, la compañía del Southern Pacific (conocido en la región como Ferrocarril de Sonora) estaba construyendo la línea entre Guaymas y Guadalajara, y el Central Mexicano pronto completaría la

21 *Ibid.*, 27 de marzo de 1902.

22 *Ibid.*, 7 de junio de 1902.

23 *Ibid.*, 19 de junio de 1902.

24 *Ibid.*, 2 de agosto de 1902.

25 *El Paso Herald*, 13 de febrero de 1904. La propiedad de Hearst abarcaba al menos una superficie de 361 mil 390 hectáreas; ver Noé G. Palomares Peña, *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991, p. 111-132.

26 *El Paso Herald*, 15 de noviembre de 1905.

extensión de Guadalajara a Manzanillo, con lo que la costa occidental de México estaría abierta al sistema general de transportes ferroviarios del país.²⁷

En el Bajío del Molino, en el piedemonte chihuahuense, en el kilómetro 184, se construyó la división de la ruta hacia el noroeste, Temósachi. A partir de entonces, a ese lugar que había pertenecido a la Hacienda de la Herradura se le conoció con el nombre de La Junta, donde en 1904 se comenzó a instalar una planta de tratamiento de durmientes, cuya capacidad de procesado sería de 60 mil piezas mensuales, equivalente a casi medio millón de pies cúbicos de madera al mes, con lo que se tiene una idea de la magnitud de la extracción de recursos alguna vez considerados renovables.²⁸

Pero los problemas surgieron. Llegó el pánico bursátil de Nueva York en 1907 y, aunque se decía que el grupo de Arthur E. Stilwell no había sido afectado,²⁹ en 1909 se vendieron y arrendaron vías, concesiones, materiales y equipo a la compañía del Ferrocarril del Noroeste de México. Sólo habían completado un tramo pequeño de Topolobampo hacia el norte, sin alcanzar los límites con Chihuahua; de Chihuahua a Estación Sánchez; de La Junta a Temósachi y de Chihuahua a Estación Márquez.³⁰

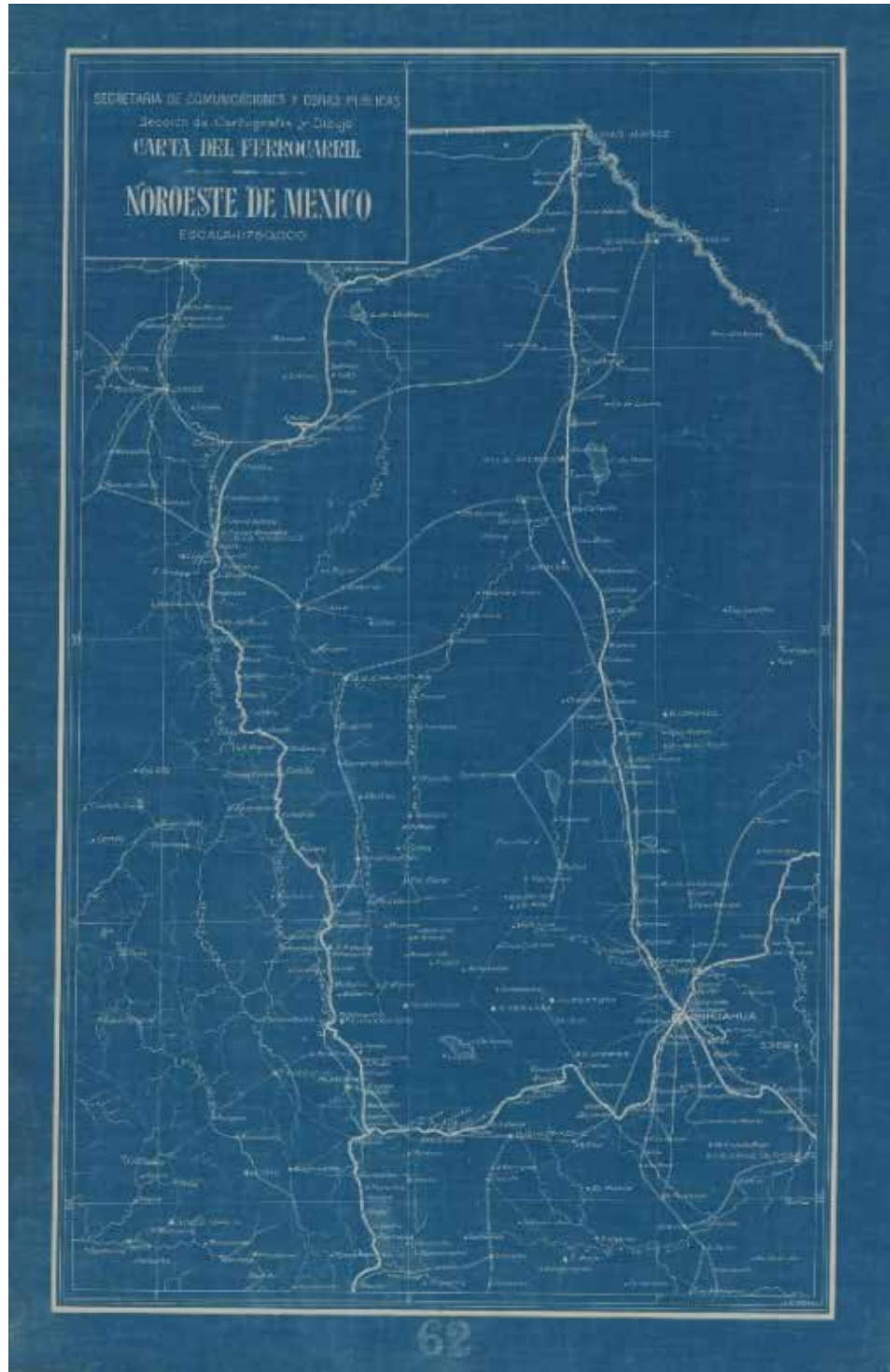
La compañía del Ferrocarril Noroeste de México mantuvo un crecimiento constante desde 1911 hasta 1914 y 1915, años en que las pugnas entre villistas y carrancistas obligaron a la disminución y hasta cancelación de actividades. Al terminarse el conflicto armado, el Noroeste se encontraba en serios problemas financieros y si no hubiese sido por los terrenos maderables que poseía, la bancarrota habría ocurrido desde antes. La influencia de los acontecimientos en el teatro de la guerra europea entre 1914 y 1918 no era cosa menor, por lo que también influyó en el nerviosismo de los inversionistas.

27 *Ibid.*

28 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 123 y *El Paso Herald*, 3 de enero de 1905.

29 El secreto de su independencia, aseguraba el *Chihuahua Enterprise*, radicaba en haber conformado la sociedad de inversión para construir su ferrocarril con capitalistas de clase media, unos cuatro mil, que estaban fuera de Wall Street. *Chihuahua Enterprise*, 2 de noviembre de 1907.

30 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, *op. cit.*, p. 124.



Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Carta del Ferrocarril Noroeste de México, sin fecha. Fondo Ferrocarriles Nacionales de México. Sección Cartas. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

De cualquier forma, la madera producida en esta zona no soportaría el total de la carga de la compañía, pues significaba sostener los costos de operación propios y los de la línea ferroviaria. La región no alentaba de manera decisiva el tráfico ferroviario, a no ser por los furgones de madera de la misma empresa, y el ganado y madera del latifundio del magnate Hearst. Por otra parte, la compañía se sentía vulnerable ante las disposiciones constitucionales, en cuanto a la extensión de la propiedad rural, y decidió poner a la venta algunas fracciones de terreno en 1918. Los compradores fueron el general Antonio Almeyda, el encargado del rancho Hearst, Guadalupe Quijada, el general Rodrigo Quevedo y el coronel Maximiliano Márquez; aun así, la propiedad de la empresa seguía siendo enorme, más de un cuarto de millón de hectáreas.³¹ Años antes, para evitarse mayores conflictos, la Noroeste había logrado del régimen de Venustiano Carranza la confirmación de todos sus títulos de propiedad en el estado de Chihuahua.³²

Las pérdidas de la compañía del Ferrocarril del Noroeste de México se incrementaron durante la asonada militar conocida como “la rebelión delahuertista” (diciembre de 1923 a febrero de 1924) y para 1926 los accionistas en Canadá, Estados Unidos e Inglaterra, decidieron vender sus títulos a quien mejor quisiera pagar por ellos. Un grupo de Luisiana con trayectoria en la industria forestal en esa entidad estuvo a punto de adjudicarse la compañía, pero desistió al final. Para aligerar costos de operación, en tanto, la gerencia sustituyó a casi todo el personal extranjero por mexicano.³³

Los costos no descendieron lo suficiente para lograr mejores márgenes de ganancia, el capital de la empresa se consumía en reparaciones y a ello se debe agregar la crisis financiera de 1929, que provocó exasperación entre los accionistas. Había que encontrar pronto un comprador. Roy Hoard, gerente de la empresa, resumía la gravedad de la situación en 1930 de la siguiente manera: 1) Inversiones por cerca de 25 millones de dólares sin recuperación, 2) Los planes sin futuro por la posición del gobierno mexicano, 3) La integración de rutas paralizada por la revolución, 4) Cinco mil puentes destruidos en veinte años, toneladas de equipo perdido, entre ellas, 29 locomotoras. El costo de reemplazo del daño físico equivaldría a la mitad del capital inicial, 5) Los costos de operación absorben una parte importante de dicho capital, 6) La madera próxima a la vía está agotada y se requieren mayores inversiones para explotar los bosques restantes, 7) La única esperanza para evitar que los accionistas pierdan sus inversiones es la venta.³⁴

Entre 1926 y 1939 algunos de los equipos e instalaciones de la empresa del Noroeste se vendieron o arrendaron: los talleres de reparación que se encontraban hasta entonces en Madera fueron llevados a Nonoalco por Ferrocarriles Nacionales de México, empresa compradora; un aserradero fue traspasado a los obreros, quienes lo perdieron en un incendio en 1944; el cepillo y la fábrica de cajas de madera también se transfirieron a pequeños inversio-

31 J. F. Hulse, *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*, El Paso, Mangan Books, 1986, p. 90. N. G. Palomares, *op. cit.*, pp. 120-121, menciona que todavía después de las afectaciones por la reforma agraria mexicana, en 1942, seguía manteniendo una propiedad de 236 mil 480 hectáreas.

32 Hulse, *op. cit.*, p. 88.

33 *Ibid.*, pp. 101 y 103.

34 *Ibid.*, pp. 113-114.

nistas en 1936 y, poco a poco, se diluyó lo que había sido una de las más poderosas compañías forestales y de transporte del hemisferio.³⁵

El empresario Eloy S. Vallina se asoció con Sam Rossoff, de Nueva York, para buscar la adquisición del Ferrocarril del Noroeste. La operación por cinco millones de dólares se cerró en 1945. La parte de mayor riesgo, el negocio ferrocarrilero, fue vendida al gobierno federal para integrarla al sistema de los Nacionales de México y a la deuda pública; las tierras permanecieron como parte del latifundio de la recién creada empresa Bosques de Chihuahua.³⁶

Mientras tanto, hemos de regresar a la porción de la línea entre Topolobampo y Kansas City. Hacia 1925 se calculaba que para completar la ruta hacía falta construir cerca de 660 kilómetros en México y Estados Unidos. El grave problema era que hasta entonces quedaban cuatro tramos de vía sin conexión entre sí.³⁷ Si bien el proyecto de comunicación ferroviaria continuaba siendo muy atractivo en términos de las posibilidades de ganancias una vez completada su construcción, el hecho fue un interés muy corto en invertir lo suficiente para lograrlo.

Como suele suceder con los proyectos prometedores, los especuladores profesionales y los grandes capos de los negocios buscan la oportunidad de ser partícipes de los dividendos que puedan dejar los proyectos, antes iniciados por otros. Fue así como Benjamin F. Johnston, dueño de la United Sugar Company, adquirió la sección mexicana del Chihuahua al Pacífico, entonces todavía bajo la denominación de Kansas City, Mexico, and Orient Railway Co.; mientras que el tramo correspondiente a esta vía, dentro del territorio de Estados Unidos, fue apropiado por Atchinson, Topeka, and Santa Fe Railroad. Hacia 1930 ya había comunicación continua entre la estación Creel y Kansas City.³⁸ Sin embargo, pocos fueron los que pudieron escapar de los embates de la gran crisis financiera. La muerte de Johnston en Hong Kong marcó el final del interés y la inversión proveniente de la industria azucarera en el ChP;³⁹ las acciones se pusieron en venta y, ante la falta de compradores que pudiesen garantizar la continuación del proyecto, éste estuvo en peligro de ser cancelado nuevamente.

El rescate llegó de manos del Gobierno federal. El general Lázaro Cárdenas acordó la adquisición total de la compañía del Ferrocarril Kansas City, Mexico, and Orient Railway Co. por 550 mil pesos, el 13 de marzo de 1940.⁴⁰ Con esto, el gobierno mexicano se apropiaba de la ruta construida entre Topolobampo y Hornillos (estado de Sinaloa), y entre Ojinaga y Creel (Chihuahua). Ambos tramos estaban separados por el fragmento sin construir entre Hornillos y Creel, dentro de la Sierra Madre Occidental.

El estado que guardaban las instalaciones, la ruta y el equipo rodante y de mantenimiento era deplorable. A partir de 1942 (en plena guerra mundial y con recursos escasos, debe decirse) se comenzaron los trabajos de reparación y reacondicionamiento, así como de prospec-

35 Francisco R. Almada, *El ferrocarril...*, op. cit., p. 162.

36 J. F. Hulse, op. cit., pp. 115-116; Francisco R. Almada, *Ibid.*, p. 166.

37 AGN, SCOP, 180, 227/99-1, 117-118, citado por Patrick Allouette y Guillermo Hernández, *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico: 1849-2000*. Chihuahua, Universidad Autónoma de Chihuahua, 2010, p. 195.

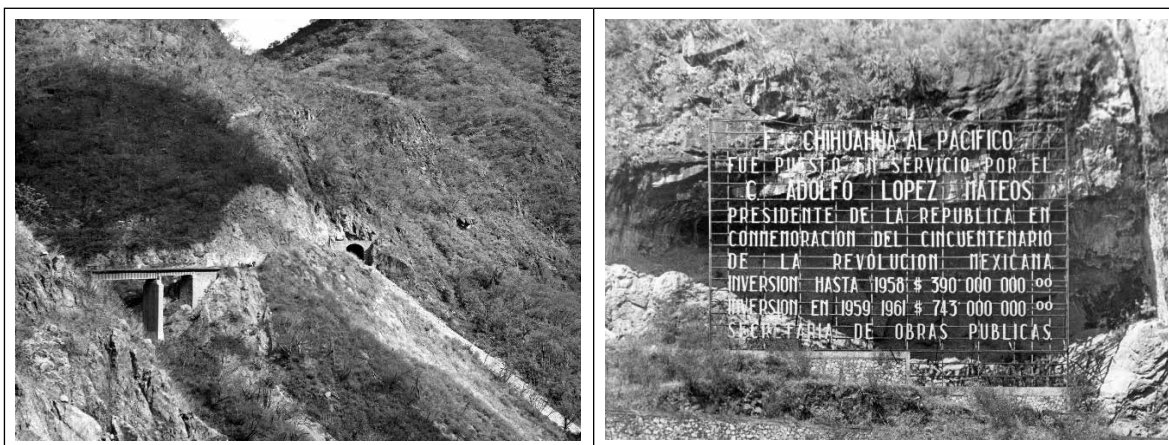
38 Allouette y Hernández, op. cit., pp. 195-198.

39 *The New York Times*, 11 de marzo de 1937.

40 AGN, SCOP, 180, 227/99-1, 61, citado por Allouette y Hernández, p. 204.

ción, para definir la ruta de la sección faltante. Conforme se avanzaba en la rehabilitación de la ruta ya construida, se ofreció el servicio de arrastre de mercancías, tanto en la sección de Sinaloa como en la de Chihuahua. Antes de concluir el gobierno de Miguel Alemán Valdés, la parte sinaloense estuvo concluida, aunque era menor demandada que la del oriente; y las obras se detuvieron al darse prioridad a la construcción de la ruta entre Durango y Mazatlán que, por cierto, se abandonó hace varias décadas.

En 1953 se retomaron las obras de rehabilitación y construcción de la ruta ChP. El año anterior, el gobierno federal compró el Ferrocarril del Noroeste de México (conocido como “el ferrocarril de Corralitos”) y nuevamente se convirtió en una sola línea con el ChP.⁴¹ Los gobiernos de Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos significaron el impulso decisivo de la inversión requerida para completar el proyecto, que había comenzado a soñarse poco más de un siglo antes. El presidente López Mateos encabezó la inauguración de la ruta completa Chihuahua al Pacífico el 23 de noviembre de 1961, acompañado, entre otros, por el gobernador del estado Teófilo Borunda. La suma del gasto federal en la obra, entre 1940 y 1961, fue de mil 104 millones 600 mil pesos.⁴²



Izquierda: Placa conmemorativa de gran tamaño de la inauguración del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico en la estación de Témoris, Chihuahua, 24 de noviembre de 1961. Derecha: Puente y túnel en la línea del Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Ca. 1961. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura.

Estación terminal

El sistema del ChP fue ideado como una línea férrea de integración de una amplia zona del noroeste del país, teniendo como eje la línea entre Ojinaga y la costa del Pacífico al norte del estado de Sinaloa, pasando por la ciudad de Chihuahua. Desde su origen conceptual pretendía alcanzar desde el Pacífico y la Mesa Central mexicana, por la ruta más corta, los mercados del medio oeste norteamericano –Kansas y Chicago–, como alternativa a la ruta por Ciudad Juárez

41 *Diario Oficial de la Federación*, 27 de mayo de 1952.

42 Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico*. México, SCOP, 1961, p. 59.

o la costa de California. Siempre se pensó como la forma más adecuada para el tráfico de mercancías asiáticas hacia el este de Estados Unidos; al mismo tiempo, los productos chihuahuenses, mexicanos en general, estarían más pronto en esa misma región.⁴³

El ChP significó meter al mercado mundial los millones de toneladas de productos forestales y minerales que ya se encontraban en explotación en la Sierra Madre Occidental –Chihuahua, Sonora, Sinaloa, como parte de una región socioeconómica—. Con esta empresa ferrocarrilera nacería la explotación intensiva del bosque y las compañías mineras se reactivarían, gracias a las ventajas que representaba el tren.⁴⁴

Se trataba de un espectacular proyecto que ambicionó ser puente para las mercancías orientales rumbo a América del Norte, constituir una salida rápida de Estados Unidos rumbo al Pacífico y, además, ser la posibilidad de un conducto de Chihuahua hacia el Golfo de México, sin la necesidad de cruzar territorio norteamericano (la vía Chihuahua-Salttillo-Monterrey-Tampico, proyecto que quedó solamente plasmado en el papel). La visión del proyecto y su viabilidad económica se pusieron de manifiesto en 1908, cuando se anunciaba que los contratos estaban firmados para que el tren fuera el inicio terrestre de una ruta de vapores entre Topolobampo y el Oriente, pasando por Hawái y las Filipinas, con ramales hacia Australia y algunos puertos sudamericanos. La conexión a Europa sería vía Kansas City, en tanto se habilitara la vía entre Chihuahua y Tampico.⁴⁵

Como vía para integrar al mercado internacional a zonas hasta entonces marginales de la economía norteamericana, en Estados Unidos se pretendía activar los potenciales mineros y agroganaderos de Nuevo México, del sur de Arizona y de Utah, conectarse con la zona agrícola de Kansas e impulsar a la olvidada Oklahoma. Asimismo, en la costa occidental de México seguiría el río Fuerte, donde se daría salida a la producción azucarera y de cítricos. Desde Kansas City al Pacífico cruzaría todas las vías importantes en ambos países.⁴⁶

Sin embargo, la realidad ha sido muy diferente a los sueños plasmados desde mediados del siglo XIX con respecto al ChP. Si bien varios de los proyectos extractivos se cumplieron a cabalidad, el aspecto turístico únicamente tuvo un principio modesto a partir de 1961, pero sin el entusiasmo desbordado del tiempo en que fue planeado.⁴⁷

La integración hacia los mercados asiáticos, con el este y medio oeste de Estados Unidos, sólo se ha replanteado hasta el establecimiento de vínculos con los países miembros de la Cuenca del Pacífico y a partir de la formalización de la sociedad comercial entre México, Estados Unidos y Canadá; estos dos aspectos siempre impulsados y controlados desde el centro del país.

43 Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 548-549.

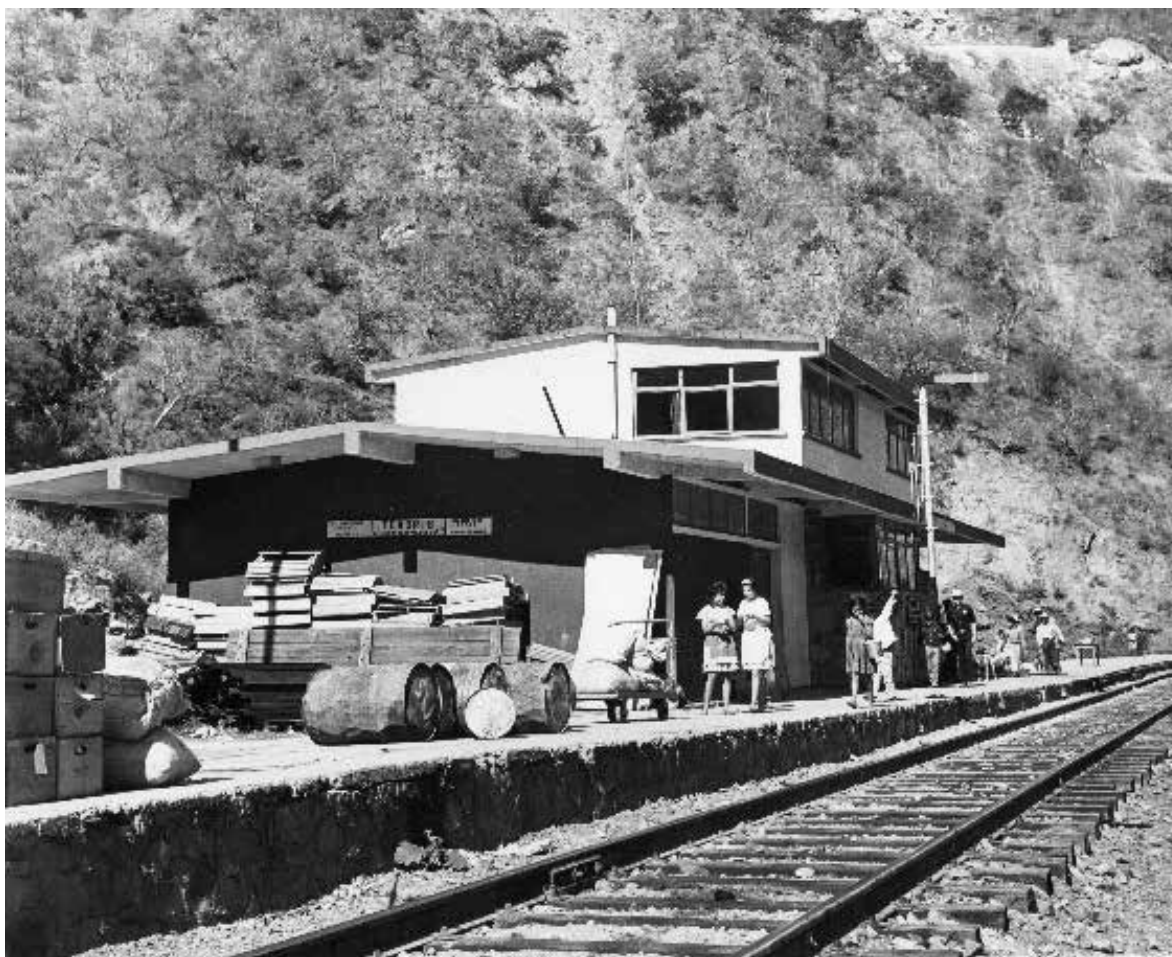
44 *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910*. Tip. de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, México, 1911, cuadro 5.

45 Ver *The Mexican Yearbook 1908*, London, McCorquodale & Co., Ltd., 1908, pp. 391-392. Chihuahua quedaría como uno de los puntos que aportaría pasajeros para este servicio y, por lo menos, lo concebían como una importante estación de paso para este ambicioso proyecto.

46 *El Paso Herald*, 14 de julio de 1903; *The Mexican Yearbook 1908*, *op. cit.*, p. 391.

47 Desde 2018, junto con el tren que va de Guadalajara a Tequila, Jalisco, es la única ruta ferroviaria en México que presta servicio de pasajeros. Aunque el trayecto actual es de 653 kilómetros entre Los Mochis y Chihuahua es mínimo, comparado con los 1513 que comprendía la ruta original entre el puerto de Topolobampo y la ciudad fronteriza de Ojinaga. Indudablemente, la preferencia que se le ha dado al transporte carretero, aunque sea de mayor costo, ha sido un factor que determina el escaso impulso dado al acarreo de carga y pasajeros por medio del ferrocarril.

El viejo sueño del ChP, el primero en expresarse en el ámbito chihuahuense con la concesión a Doumartin en 1850, fue el último en cumplirse, tras más de cien años de espera. De nueva cuenta, la idea prevaleció sobre la realidad. Algo no funcionó como se esperaba y la crisis detonó en 1907, cuando el ministro de Hacienda José Yves Limantour promovió el rescate de las compañías ferroviarias con la creación de la compañía Ferrocarriles Nacionales de México, en la que el Gobierno federal participaba con poco más de la mitad de las acciones, hasta que en 1937 el general Lázaro Cárdenas la nacionalizó por completo. Y todavía hubo que esperar hasta 1961, dos décadas más, para que la construcción se completara y se reactivara la promoción turística a una región siempre marginada.⁴⁸



Estación Témoris, Chihuahua, Ca. 1960. Fondo FNM, Sección Revista Ferronales. CEDIF, CN-PPCF, Secretaría de Cultura.

48 Ver Arturo Grunstein, *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

Fuentes consultadas

Hemerografía

Chihuahua Enterprise. Diario Oficial de la Federación.

El Correo de Chihuahua.

El Paso Herald.

Periódico Oficial del Estado de Chihuahua.

The New York Times.

Bibliografía

Allouette, Patrick y Guillermo Hernández Orozco. *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico: 1849-2000*. Chihuahua, Universidad Autónoma de Chihuahua, 2010.

Almada, Francisco R. *El ferrocarril de Chihuahua al Pacífico*. México, Libros Mexicanos, 1970.

Calderón, Francisco R. “Los ferrocarriles”, en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato: vida económica*. Tomo 1, 2ª. edición. México, Hermes, 1974, pp. 483-634.

Concesiones y franquicias otorgadas a la Compañía Eléctrica y de Ferrocarriles de Chihuahua, S. A. Chihuahua, El Norte, 1908.

Gómez Serrano, Jesús. *Aguascalientes en la historia*. México, Gobierno de Aguascalientes-Instituto de Investigaciones doctor José María Luis Mora, 1988.

Grunstein Dickter, Arturo. *Consolidados: José Yves Limantour y la creación de Ferrocarriles Nacionales de México*. México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012.

Hobsbawm, Eric J. *Industria e Imperio; una historia económica de Gran Bretaña desde 1750*. Trad. Gonzalo Pontón. Barcelona, Ariel, 1970.

Hulse, J. F. *Railroads and revolutions. The story of Roy Hoard*. El Paso, Mangan Books, 1986.

México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Breve historia del Ferrocarril Chihuahua – Pacífico*. México, SCOP, 1961.

Palomares Peña, Noé G. *Propietarios norteamericanos y reforma agraria en Chihuahua, 1917-1942*. Ciudad Juárez, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991.

Parker, Morris B. *Mules, mines and me in Mexico. 1895-1932*. University of Arizona Press, Tucson, 1979.

Pasquier de Dommartin, Hippolytte du. *Les États-Unis et le Mexique : l'intérêt européen dans l'Amérique du Nord*. Paris, Librairie de Guillaumin, 1852.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña histórica y estadísticas de los ferrocarriles... 1899*. México, Telégrafos Nacionales, 1900.

Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Reseña condensada de los ferrocarriles de los Estados Unidos Mexicanos, 31 de diciembre de 1910*. México, SCOP, 1911.

The Mexican Yearbook 1908. London, McCorquodale, 1908.