



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

LA POLÍTICA FERROVIARIA DE SEBASTIÁN
LERDO DE TEJADA

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN HISTORIA

PRESENTA :

MARTHA VIVEROS VIRAMONTES

BAJO LA ASESORÍA DEL
DR. JOSÉ ANTONIO MATESANZ IBÁÑEZ



FILOSOFÍA
Y LETRAS
UNAM

CIUDAD UNIVERSITARIA

AGOSTO, 2001



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos

A mis padres, por haberme dado lo mejor de sí mismos toda la vida.

Al Dr. Matesanz, por su buen humor y su apoyo durante este proceso.

A mis amigas, por su paciente escucha y compañerismo de tanto tiempo.

La política ferroviaria de Sebastián Lerdo de Tejada

INDICE

Introducción	2
Capítulo I: La expansión ferroviaria en México: el papel de los países extranjeros	
I.1 El capitalismo mexicano en los primeros cincuenta años de vida Independiente del país y su relación con la red de transportes	7
I.2 México y los países europeos	16
I.3 México y los Estados Unidos	23
I.4 La Doctrina Monroe	29
Capítulo II: Lerdo de Tejada y las concesiones durante su período	
II.1 Los intereses norteamericanos en la construcción de ferrocarriles en México	35
II.2 El significado del ferrocarril para México	43
II.3 El contexto en el que se construyó la primera ruta	45
II.4 Las concesiones para las siguientes rutas	55
Capítulo III: Hacia una mayor comprensión de la política ferroviaria de Lerdo: una Comparación entre la política ferroviaria de Lerdo y Díaz	
III.1 El plan inicial de Díaz con respecto a la expansión ferroviaria en México	90
III.2 El otorgamiento de la concesión para la construcción del Ferrocarril Central	95
Conclusiones Generales	108
Bibliografía	114

INTRODUCCIÓN

Mi interés por el tema del desarrollo ferroviario en México en el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada (1872-1876) surgió de manera indirecta, a partir de la revisión de la correspondencia diplomática México – Estados Unidos que se generó durante los años de ese período presidencial, y que se encuentra en forma de microfilmes en la Biblioteca del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México. Bajo la dirección del Dr. Carlos Bosch García, revisé cerca de quinientos documentos que versan sobre diferentes temas en torno a la historia diplomática de México en el siglo XIX.

Algunos documentos describían los conflictos en la frontera entre los dos países, otros el *estatus* legal de los migrantes norteamericanos en México, y algunos más versaban sobre el proceso para otorgar concesiones ferroviarias a empresas norteamericanas para que comenzaran a trabajar en México.

Fue aquí donde surgió mi curiosidad por estudiar más a fondo la cuestión ferroviaria, punto crucial para el desarrollo de un país a finales del siglo XIX. Mi interés se acrecentó al comenzar a estudiar la figura del Presidente Sebastián Lerdo de Tejada, que a pesar de su preparación y talento, ha recibido poca atención y muchas críticas por parte de los historiadores. Se le ha retratado como un presidente poco capaz; una sombra entre los grandes líderes Benito Juárez y Porfirio Díaz. De hecho, muchos de los libros que hablan sobre el período histórico de la segunda mitad del siglo XIX dedican numerosas páginas a la presidencia juarista, una cantidad similar al período porfiriano, y sólo unos cuantos

párrafos al gobierno de Lerdo de Tejada. Fue de estos dos puntos que surgió mi inquietud por conocer con mayor exactitud la política de Lerdo en relación con los ferrocarriles, ya que ésta sería una forma de saber si Lerdo era la figura anodina que algunos historiadores describen.

El objetivo de este trabajo es analizar la política ferroviaria del presidente Sebastián Lerdo de Tejada, con el fin de precisar qué tan claramente definida estaba, y cuál era su idea con respecto a la manera en que se debía proceder para la expansión de los trenes en México. ¿Se trataría de una red de trenes que formara regiones económicas de intercambio al interior del país o más bien de una red pensada para conectar sólo ciudades importantes? ¿Había la intención de fomentar la inversión nacional o se optaría directamente por traerla de fuera? Y de ser así, ¿Bajo qué condiciones se permitiría la entrada de estos capitales extranjeros? Su antecesor, el Presidente Juárez, concluyó, en mucho por motivos políticos, la ruta del Ferrocarril Mexicano, que se había comenzado años antes. Lerdo en cambio, no tenía una línea inconclusa por terminar, sino que más bien estaba en posición de tomar el punto de partida de Juárez para de allí estructurar el proyecto ferroviario que fuera mejor para los planes de crecimiento económico del país.

Fue así como, de la correspondencia diplomática fue necesario saltar a los libros, e incluso a algunos periódicos y diarios de debates del Congreso de la época para conocer más acerca de la cuestión ferroviaria durante los cuatro años que duró la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada.

La hipótesis del trabajo es la siguiente: La falta de un avance significativo en materia ferroviaria durante los cuatro años de la presidencia de Lerdo de Tejada no se debió a una actitud temerosa o excesivamente nacionalista y cerrada por parte del presidente, sino al hecho de que los concesionarios que hicieron propuestas al gobierno mexicano en esos años carecían de recursos para cumplir sus promesas, o bien no mostraron la disposición para negociar con el gobierno mexicano acerca de los intereses nacionales en el tema.

El camino que tomé para comprobar esta hipótesis queda plasmado en cada uno de los capítulos del trabajo. El primero de ellos se refiere a México en el entorno internacional de aquel momento, y se titula *La expansión ferroviaria en México: el papel de los países extranjeros*. En él se analiza el avance de México en materia ferroviaria con relación a otros países en el mundo; se habla de la concepción que se había tenido en el país con respecto a los transportes en el pasado, y se mencionan las características generales del desarrollo económico mundial de aquel momento, así como el papel de México en ese entorno. También se revisa a detalle el panorama de las relaciones diplomáticas de México con las principales potencias mundiales. Aunque pudiera parecer un tanto excesivo, el análisis del contexto internacional es básico para comprender el avance ferroviario mexicano en el siglo XIX, ya que, por motivos que se analizan dentro del trabajo, los extranjeros eran la opción de capital más viable para extender los caminos de hierro, especialmente al tratarse de rutas largas para conectar destinos clave. Algunas líneas tenían, además, claras implicaciones políticas, ya fuera por motivos comerciales o incluso territoriales. En este capítulo se analizan las relaciones de México con Europa, dado el significativo vínculo que hubo con ese continente durante tres cuartas partes del siglo XIX. La revisión de la relación con los Estados Unidos, e incluso el momento histórico de ese

país guarda suma importancia, ya que ello ayuda a entender su postura, así como los intereses políticos que ellos defendían ante el gobierno mexicano en lo referente a la construcción de los ferrocarriles.

Posteriormente, en el segundo capítulo, se analizan las principales propuestas para la construcción de ferrocarriles que el Presidente Lerdo recibió durante su gobierno. Dado que buena parte de las propuestas que buscaban ganar estas concesiones, especialmente las abocadas a la construcción de rutas extensas, provenían de empresas norteamericanas, el capítulo profundiza en los intereses estadounidenses en la construcción de ferrocarriles en México. Después de este análisis se establece una comparación entre las circunstancias en las cuales Juárez procedió con la construcción del Ferrocarril Mexicano, es decir, la línea México-Veracruz, y las que Lerdo tuvo en su momento para otorgar nuevas concesiones. Mi punto de vista es que una comparación de este tipo es útil para la comprensión de la postura de Lerdo de Tejada con respecto a la expansión de las líneas ferroviarias.

En esta parte del trabajo también se analizaron las propuestas concretas que Lerdo recibió en concurso para ganar las concesiones, y a través de su estudio fue posible distinguir si los obstáculos para la expansión ferroviaria estaban del lado del gobierno mexicano, o bien, del de las compañías. Se revisaron las tres propuestas principales que Lerdo recibió para la construcción de líneas tanto de conexión con la frontera como interoceánicas, y ello aportó bastante claridad para definir la postura de Lerdo hacia las concesiones ferroviarias.

Sin embargo, el análisis de estas propuestas no esclareció del todo mis inquietudes con respecto a la postura de Lerdo ante los ferrocarriles, por lo que pensé que una comparación

con la política del Presidente Díaz en el mismo rubro durante sus primeros años de gobierno sería de utilidad, especialmente debido a que en estos años la construcción ferroviaria tuvo un gran avance. Esta inquietud dio pie a la elaboración del tercer y último capítulo del trabajo, que establece un paralelismo entre la política de Lerdo y la de Díaz en materia ferroviaria. Sin duda alguna, el tema es extenso y daría para una investigación mucho más larga, sin embargo, el establecimiento de esta comparación me pareció una *manera interesante de concluir el presente trabajo sobre la política de Sebastián Lerdo de Tejada en cuanto a ferrocarriles*, debido a que la comparación de logros concretos es siempre una buena ayuda para evaluar los resultados de una política específica.

Este primer capítulo se explora la etapa de desarrollo en la que se encontraba el capitalismo mundial en los años en que Lerdo fue presidente, para después mencionar la manera en que México encajaba en ese entorno. Posteriormente se vincula esta situación con el estado de las rutas de transporte en México durante el siglo XIX, con el fin de tener más claridad sobre el contexto que Lerdo heredó en materia de transporte, así como de las necesidades reales del país en ese sentido, en base al estadio de desarrollo que había alcanzado la economía. Una vez comprendido el eslabón que México, al igual que otros países latinoamericanos ocupaba en la cadena del ámbito económico mundial, se analizan las relaciones del país con las principales potencias mundiales de aquel tiempo, con el objeto de definir qué países podían ser inversionistas potenciales en la red ferroviaria mexicana, junto con las implicaciones políticas que ello podía suponer para el país

1.1 El capitalismo mexicano en los primeros cincuenta años de vida independiente del país y su relación con la red de transportes

Los ferrocarriles nacieron en el Siglo XIX como consecuencia del crecimiento industrial en los países con un capitalismo avanzado, y constituyeron la herramienta de transporte de las crecientes producciones en serie. Este no fue el caso de los países hispanoamericanos, entre ellos México, debido a que el colonialismo español no permitió que tuvieran un desarrollo capitalista propio, sino que más bien recibieron el trato de colonias extractoras y proveedoras de materias primas para la metrópoli. De modo que los capitales privados que se generaron durante la colonia y pervivieron después de la independencia en México eran

básicamente de carácter usurario o especulativo.¹ En contradicción con las ideas de los liberales mexicanos, que anhelaban la creación de un sistema capitalista de pequeños propietarios que conformaran el mercado nacional, en el México independiente del siglo XIX había básicamente dos clases sociales antagónicas: los capitalistas antes mencionados, y los habitantes de ranchos, villas, pueblos y haciendas, donde vivía la mayoría de la gente, y en los cuales preveía un modo pre-capitalista de vivir, con gran influencia prehispánica y católica.²

En el estudio de las características del crecimiento ferroviario en México, es sumamente importante considerar estas circunstancias, ya que, la producción industrial nacional era incipiente; prácticamente se reducía a la existencia de fábricas textiles que funcionaban con métodos poco tecnificados, y a una extracción minera que se realizaba en formas anticuadas para ese momento. Por otra parte, una amplia porción del mercado vivía, como se mencionó líneas arriba, en condiciones rudimentarias y de gran pobreza, por lo que, el panorama mexicano era sumamente diferente al que pudiera encontrarse en cualquiera de los países capitalistas. Agustín Cueva se refiere a la situación general de América Latina a este respecto de la siguiente forma: “las fuerzas productivas latinoamericanas después de la independencia estaban dispersas y poco consolidadas. De aquí el regionalismo y también el militarismo, ellos se debían a la desconcentración de las fuerzas de producción”.³ La metrópoli española nunca había pensado en consolidar las fuerzas productivas de las colonias americanas, por tanto, a varios años de haberse consumado la independencia en el

¹ Gilberto Arguello en México un Pueblo en la Historia. Vol. II. México, Ed. Patria, 1990 p220.

² Arguello, Op. cit. p 247

³ Agustín Cueva, El Desarrollo del Capitalismo en América Latina, México, Siglo XXI, 1978. P. 30

ámbito político, la economía funcionaba en forma dispersa y poco consolidada, condiciones que no alentaban el surgimiento de una independencia económica.

El contexto económico mexicano, con escasa producción industrial y grandes cantidades de población viviendo en condiciones precarias, apuntaba hacia unas necesidades de transporte muy distintas a las de los países industrializados tanto por los requerimientos de la población como por los recursos para financiar su construcción. Sin embargo, a lo largo del trabajo se explorará la manera en que el sistema ferroviario mexicano se fue desarrollando en base a un esquema de dominación capitalista al que no escaparon la mayoría de los países latinoamericanos, y dentro del cual no se logró generar una red ferroviaria en función de los requerimientos nacionales y locales tanto como en función de los intereses del comercio internacional, particularmente el norteamericano.

A continuación se describirá el estado de las vías de comunicación en México durante el siglo XIX, con el fin de aportar más datos sobre el contexto con el que se encontró Lerdo en materia de transportes al iniciar su gobierno, en 1872. Los primeros 50 años de vida independiente del país fueron una etapa en que la inversión destinada a la conservación y reparación de caminos fue disminuyendo gradualmente, además de que el tránsito intermitente se vio constantemente interrumpido a causa de las luchas civiles.⁴ En la década de los treinta se tomaron algunas medidas para rehabilitar el sistema de caminos, sin embargo, se trataba precisamente de una rehabilitación, es decir, no se hablaba de re-diseñar las rutas, sino de conservar las mismas que se habían heredado de la época colonial,

⁴ Peter Rees, Transportes y Comercio entre México y Veracruz, 1519-1900. México, SEP, 1976. p. 190.

lo que implicaba, hasta cierto punto, conservar la misma estructura comercial y económica, con las consecuencias que esto implicaba para el desarrollo del país.

De hecho, la observación de los esfuerzos por mejorar el sistema de transporte nos habla de la visión de país que el gobierno tenía en aquella época, así como de la estructura económica. La independencia de México, en realidad, no había sentado las bases de un crecimiento económico sostenido mediante la diversificación de la agricultura, la ganadería y la industria, sino que más bien había perpetuado el esquema colonial, en el que la Nueva España, era un proveedor de materias primas mineras y agrícolas para la metrópoli. En realidad, este proceso, que los autores materialistas llaman desacumulación originaria debido a que la riqueza extraída de las tierras latinoamericanas no se convirtió en capital en este continente, se perpetuó a pesar de la independencia política de las colonias con respecto a la metrópoli, y los ferrocarriles fueron una de las herramientas para que ello sucediera. Así pues, los caminos que se encontraban en mejores condiciones eran los que conectaban a las zonas agrícolas o de minas con la capital, en el centro del país, para después llegar a la costa, concretamente al Puerto de Veracruz, y emprender el viaje ya fuera a Inglaterra o a Francia, o bien hacia los Estados Unidos; con quienes México tenía la mayor parte de su intercambio comercial en los años de la República Restaurada. Fuera de las poblaciones que constituían importantes ejes para la producción de materias primas, el intercambio de productos era más bien de carácter regional que nacional; no existía una infraestructura comercial sólida, a nivel nacional, sino que más bien había núcleos de producción aislados, y por tanto, no había una red de transportes que abarcara a todo el país.

En el ámbito mundial, entre 1848 y 1870, el mundo vivió una importante expansión del capitalismo.⁵ El aumento de la producción en los países que tenían capital e infraestructura industrial hizo patente la necesidad de ampliar los mercados, y esto dio como resultado el fenómeno de la vinculación de diversas áreas geográficas y nacionales, debido a la expansión de los mercados provocada por la industrialización. Al hablar de una mucho mayor vinculación entre países y regiones, es claro que los transportes, ya fueran marítimos o terrestres, jugaban un papel importante en el mantenimiento y la expansión de este nuevo esquema mundial. Es por esto que, los ferrocarriles fueron un producto tecnológico de suma importancia durante el siglo XIX, y su expansión fue un elemento clave en el fortalecimiento del capitalismo de los países que ya tenían una industria y un mercado consolidados para cuando surgieron las primeras locomotoras.

Sin embargo, en el caso de países como México, es decir, países con un desarrollo industrial incipiente, el ferrocarril llegó en un momento diferente. En México no se podía hablar de una amplia producción industrial que debiera transportarse, ni tampoco de un mercado ávido o ni siquiera preparado para adquirir los nuevos productos, pero, a pesar de ello, la necesidad de una mejor red de transportes era clara, dado que además del mal estado de los caminos ya existentes, el territorio mexicano presentaba dificultades para crear rutas de transporte debido, por un lado a la ausencia de ríos navegables y por otro a la pronunciada orografía que cubre la mayor parte del país. Por otra parte, la escasez de recursos por parte del gobierno era un impedimento para el mejoramiento de la red de caminos. En 1870, por ejemplo, los gastos para el mejoramiento de los caminos federales

⁵ Sergio Ortiz Hernán, Los Ferrocarriles de México, una visión social y económica, México, Ferrocarriles Nacionales, 1987, Vol I, p. 111

de la ruta San Luis Potosí - Tantoyocuitlán fueron pagados en parte por una asociación de comerciantes y propietarios que donó tanto dinero como equipo para la construcción de una carretera entre estos dos puntos, con una distancia de 212 Km ⁶

Los transportes, en concreto el ferrocarril, constituían un punto vital para ayudar a lograr este avance que México tanto necesitaba. En aquellos momentos el ferrocarril era el medio de transporte más rápido y eficaz, y estos atributos eran muy útiles para la revitalización de la economía. Además, algunos de los políticos del siglo XIX mexicano manejaban un elemento ideológico con respecto a las vías férreas: pensaban que era una opción que podía ayudar a la consolidación del sentimiento de nación mexicana entre los habitantes de un territorio extenso y poco comunicado, como lo era México en aquel entonces. Estas personas afirmaban que, por medio del ferrocarril los habitantes de la frontera norte, que era todavía un territorio muy alejado del acontecer político y cultural del centro del país podían integrarse más fácilmente al acontecer en la zona centro del país.

La República Restaurada había heredado de la Colonia un sistema de caminos para animales o carros de ruedas que aún reflejaba el esquema económico colonial, en donde los centros mineros importantes, se comunicaban con la capital y ésta a su vez con Veracruz, como la principal conexión del país con el extranjero. El nivel de desarrollo de la red de caminos correspondía, tanto en su diseño como en su grado de tecnificación, a la etapa de desarrollo capitalista en que se encontraba el país.

⁶ John Coatsworth, Growth against development, the economic impact of railroads in Porfirian Mexico. Dekalb, Ill. : Northern Illinois University, 1981, p 23.

Ningún gobierno de los que antecedieron a Lerdo, había tenido el tiempo ni los recursos para pensar en arreglar a fondo la red de caminos; mucho menos para volver a diseñarla, pues esto implicaba primeramente el planteamiento de un nuevo esquema económico.

Cuando Sebastián Lerdo de Tejada subió a la presidencia de la República, parecía que se había recuperado la paz que todo el país ansiaba; la que permitiría llevar al país hacia delante, lo que implicaba, entre muchas otras cosas, reconstruir la red de caminos. José María Vigil, en forma optimista hablaba de la labor del ejecutivo en base a la paz que se dio a principios de la presidencia lerdista en la siguiente forma:

Conforme con el espíritu que hoy domina la opinión, el Ejecutivo se ocupa muy poco de la política y fija de preferencia sus miras sobre cuestiones administrativas y de interés material, las cuales están llamadas a ejercer una influencia benéfica y permanente sobre la nación mexicana.⁷

Es interesante notar como, en esos momentos, se hablaba ya de la tendencia que marcó claramente al porfiriato: “poca política y mucha administración”. Sin embargo, la situación política del país aún no tenía la madurez que le permitiría al ejecutivo poner su energía de lleno en la reconstrucción económica del país; esta estabilidad no llegó sino justamente después de la presidencia de Lerdo

⁷ José Ma. Vigil, citado en Historia Moderna de México, Vol II p. 379.

En materia de transportes, la paz permitiría, renovar y ampliar la red de caminos, que tan deteriorada se encontraba. Sin embargo, la tendencia mundial imponía ya un paso más en lo referente a medios de comunicación; la renovación de los caminos para animales o carros de ruedas no parecía ser ya suficiente en términos de los intereses extranjeros en México.

De hecho, la primera concesión para la construcción de la línea ferroviaria entre México y Veracruz se le dio a Francisco de Arrillaga en 1837. Sin embargo, hubo varios factores que impidieron que este proyecto, junto con algunos otros que se concesionaron en esos años, llegaran al término de la construcción de las líneas propuestas. Por un lado los concesionarios como Arrillaga, dada su falta de experiencia, tendían a subestimar el costo y la dificultad de las obras que proponían. Por otra parte, la problemática del país durante las décadas de los cuarenta, cincuenta y sesenta, conllevaba inestabilidad y problemas económicos, además de que la política del gobierno para con los concesionarios no era la más adecuada para apoyar a los inversionistas en proyectos de esta magnitud. Sandra Kuntz, muy atinadamente describe la situación de la siguiente manera:

El énfasis otorgado a uno u otro de los supuestos beneficios de la comunicación ferroviaria varió de acuerdo con el momento político, las necesidades más apremiantes y los intereses económicos o partidarios de cada grupo.⁸

⁸ Sandra Kuntz, Empresa Extranjera y Mercado Interno El Ferrocarril central Mexicano, México, El Colegio de México, 1995 p. 20.

A lo largo de estas páginas se analizarán aspectos de política tanto nacional como internacional que influyeron en el avance y la conclusión de la línea México-Veracruz, la ruta con mayor trascendencia comercial de México hasta ese momento, además de ser la más larga y la única que técnicamente era un ferrocarril moderno en ese momento, debido a que funcionaba con locomotora de vapor, y no con tracción animal.

La primera línea ferroviaria del país había sido concluida con inversión inglesa, y Lerdo debía decidir si era viable continuar la construcción ferroviaria con capital mexicano o bien totalmente extranjero, o tal vez con una combinación de ambos. Al analizar este punto es necesario explorar el contexto internacional, con el fin de tener elementos para sopesar las implicaciones de buscar inversión extranjera para las construcciones ferroviarias en el México de aquel momento.

Uno de los aspectos básicos para comprender la política de Lerdo de Tejada en cuanto a concesiones ferroviarias en México, es el de la política exterior. Por lo tanto, las siguientes páginas se dedicarán a la descripción de la relación de México con las principales potencias mundiales en esos años, para de ese modo sopesar la viabilidad de contar con su inversión para la construcción de la red ferroviaria mexicana.

México y los países europeos

Durante la década de 1870 México pasaba por una etapa en la que las relaciones con varios países se encontraban interrumpidas, debido a que, después de la intervención francesa, el gobierno mexicano había declarado la ruptura de relaciones con todos los

países que habían reconocido y tratado con el imperio, por considerarlo una falta de lealtad a la República.

El re-establecimiento de las relaciones con los países europeos se dio en forma separada según las condiciones de la relación con cada uno de ellos, pero de hecho, las relaciones con Francia e Inglaterra, las potencias que habían estado más estrechamente vinculadas con México, se reanudaron varios años después, no durante el gobierno de Lerdo. Sin embargo, la postura de Lerdo para la renovación de las relaciones con las naciones europeas siguió la misma línea que Juárez había definido: “ El Gobierno de la República no opondría dificultad para que, en circunstancias oportunas, puedan celebrarse nuevos tratados bajo condiciones justas y convenientes con especialidad en lo que se refiere a los intereses del comercio”.⁹

Estas líneas ilustran con claridad la apertura de Lerdo hacia el trato comercial con otras naciones. No hablaba de interrumpir indefinidamente las relaciones, sino de continuarlas, siempre y cuando esto se hiciera en términos justos para el país. Juárez habló también de dar por concluido cualquier tratado que México hubiera celebrado con esos países antes de la guerra de intervención, de modo que, para las nuevas relaciones, habría que basarse en nuevos convenios que tuvieran un carácter justo y equitativo para los países involucrados, y que no dejaran a México en desventaja. Naturalmente, esto no había de ser fácil, ya que existían deudas monetarias que habían sido adquiridas anteriormente con España, Francia e

⁹ Discurso de Juárez al Congreso para la apertura de la IV legislatura, citado en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México* vol. 6, p. 481

Inglaterra. Las negociaciones para reanudar las relaciones no fueron sencillas, y no en todos los casos se cumplieron al pie de la letra estas condiciones.

En los primeros años de la República Restaurada, México inició relaciones diplomáticas con dos países europeos: la Confederación Germánica del Norte e Italia. La Confederación Germánica era una nación nueva que se había formado a consecuencia de la reunificación de los estados alemanes. Italia era, en esos momentos, una nación recién formada que estableció relaciones con México como una muestra de su independencia internacional de Austria.¹⁰ En ambos casos el establecimiento de la relación fue sencillo, ya que al tratarse de naciones que no habían pertenecido a la Convención de Londres, no había antecedentes difíciles ni deudas previas que negociar. Sin embargo, estas naciones de reciente formación, no eran candidatas para invertir en proyectos ferroviarios en México.

En cambio, la reanudación de relaciones diplomáticas de México con España, Francia e Inglaterra fue un proceso totalmente diferente. En cada uno de los casos hubo negociaciones particulares que tomaron algunos años, y que llevaron a conclusiones distintas, dependiendo de la circunstancia de cada uno de los países en el momento de la negociación y también de los antecedentes que había con cada uno de ellos.

En el caso de España, la relación con México tenía un carácter estratégico, dado que España tenía aún dos colonias en Hispanoamérica: Cuba y Puerto Rico, y tanto desde Veracruz como desde Yucatán los rebeldes cubanos podían recibir armas, máxime si

¹⁰ Cosío Villegas, *Op. Cit.* p. 496.

España no tenía relaciones oficiales con México.¹¹ A España le resultaba importante reanudar las relaciones con México para poder evitar la acción de los revolucionarios de esas colonias mediante el uso del territorio mexicano.

Sin embargo, no fue hasta 1875, después de una invitación hecha en 1869 que Lerdo recibió al representante diplomático de España, “receloso, sin duda, de que se hicieran valer los derechos consignados en la Convención Española”, y prefirió conversar sólo sobre temas comerciales.¹²

Así pues, el carácter de la relación de México con España era delicado, de modo que México difícilmente solicitaría la inversión española para financiar las obras ferroviarias del país, además de España no estaba en las mejores circunstancias para darla.

Las Relaciones con Inglaterra

En el caso de la reanudación de las relaciones entre Inglaterra y México, la cuestión era más delicada, tanto debido a que la deuda de México con ese país era muy alta, como a que Inglaterra era sin duda una potencia económica y militar en esos momentos. A principios de los años setenta, mientras que a Francia se le debían \$ 235,000 pesos, a Inglaterra se le debían \$ 70 millones¹³ lo cual hacía que la situación fuera mucho más apremiante. De hecho Núñez Ortega, Ministro de México en Berlín escuchó rumores en la prensa de aquel

¹¹ *Ibid.* p 530

¹² *Ibid.* p 558

¹³ *Ibid.* p 745

país, sobre la molestia de los tenedores ingleses de bonos de la deuda mexicana e hizo el siguiente comentario:

Aconseja a la Secretaría despachar a Londres un agente confidencial, hábil y activo (...) de lo contrario México puede llevarse la sorpresa del siglo: descubrir el excesivo optimismo de su idea de que la “intervención física” de Europa en América sucumbió en México el año de 1867.¹⁴

Si bien los intereses de Inglaterra en ese momento estaban más bien centrados en las colonias asiáticas, tal vez el monto de la deuda, así como su fortaleza militar, hubieran hecho posible que se usaran las armas para exigir el pago. De haber llegado a ese extremo, México probablemente habría presenciado la intervención de los Estados Unidos en el caso. Una vez concluida la Guerra Civil, los norteamericanos podrían poner su atención en un intento europeo de intervención en América.

La circunstancia de las relaciones con Inglaterra no hablaba de un contexto favorable para solicitar inversiones nuevas, además de las que ya existían en ámbitos como el de la minería por ejemplo. Si bien el ferrocarril México-Veracruz se había construido con capital inglés, seguramente en la construcción de alguna otra ruta dentro del país se hubieran confrontado los intereses ingleses con los norteamericanos dentro del territorio mexicano, ya que con seguridad los ingleses no habrían aceptado construir una línea de la zona central de México a la frontera norte, debido a que eso fortalecería el comercio con los Estados Unidos, en detrimento de los intereses comerciales ingleses en México.

14 Ibid. p. 737

Los intereses de Inglaterra en México estaban centrados en:

- La explotación de las minas, para importar hierro y acero
- El cobro de la deuda, que era de carácter privado. Los ingleses pensaban que si en los tratados con México renunciaban a ello y establecían relaciones, apoyarían a sus súbditos para cobrar.¹⁵
- Apoyar a los comerciantes ingleses, que en 1880 se quejaron de que después de 16 años de no tener relaciones con México, “los Estados Unidos han aprovechado para favorecer su comercio en detrimento del británico”.¹⁶

Sin duda la deuda, por su monto, era el principal de los problemas entre ambos países, pero las circunstancias no fueron las adecuadas para que las relaciones se reanudaran durante el gobierno de Lerdo, sino ya entrado el porfiriato. De este modo, quedó también en suspenso el desarrollo comercial que pudiera haber surgido del establecimiento de las relaciones diplomáticas entre ambos países, pero dadas las deudas ya existentes, además de la posible confrontación de intereses con los norteamericanos en territorio mexicano, no era muy factible, y de hecho no surgió, una solicitud de concesión inglesa para construir ferrocarriles en México durante los cuatro años de la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada.

¹⁵ *Ibid.* p. 834

¹⁶ *Ibid.* p. 758

Las Relaciones con Francia

Si bien Francia tenía relaciones comerciales con México, aquel país se resistió a aceptar las condiciones de México para reanudar el vínculo diplomático en dos sentidos:

- No querían ser los primeros en solicitar la reanudación de relaciones
- Insinuaron que retomarían el cobro de las deudas pendientes de México.

Dada la tensión en la relación, los Estados Unidos fueron mediadores para intentar el reestablecimiento de las relaciones entre ambos países desde 1870 hasta 1874 sin resultados. Los franceses mismos solicitaron a los norteamericanos sus buenos oficios para establecer la relación, sin embargo, una vez que entraron a tratar la cuestión de los viejos tratados y las reclamaciones, los franceses expresaron que Francia no renunciará al cobro que le correspondía. Además, en ese momento la monarquía francesa acababa de caer y empezaba la república, razón por la que no había tiempo ni energías que dedicar a la cuestión de México.

Francia no podía atribuir a este negocio sino una importancia muy secundaria, porque sus intereses marítimos y mercantiles no sufrían en lo más mínimo. En el rompimiento entre Francia y México, lo único que podía preguntarse era si no prosperaría más el comercio de franceses en México con una representación y una protección oficiales. Una vez terminada la intervención y la guerra, el interés en México no era más que comercial.¹⁷

¹⁷ Ibidem.

Parece lógico que Lerdo no haya retomado la cuestión de las relaciones como algo a resolver en primer término. Después de todo, ni los franceses estaban en un momento histórico en el que pudieran enfocarse demasiado en México, ni México después de la guerra iba a preocuparse sobremanera por reanudar unas relaciones que no afectaban en forma directa ni su vida política ni económica en ese momento.

En realidad, mientras que el interés político de Francia en México había llegado a un momento de declive, el de los Estados Unidos, una vez liberados de la guerra civil iba en aumento, aunque también había ciertos factores que, durante buena parte del gobierno de Lerdo, restaron algo de la atención de los Estados Unidos con respecto a México.

México y los Estados Unidos

A diferencia de la situación con los europeos, la relación con los Estados Unidos estaba formalmente establecida; el gobierno de Lerdo era reconocido por aquel país como el régimen constitucional de México. Sin embargo, la relación con el vecino del norte estaba llena de complejidades debido a la vecindad geográfica, que, desde siempre, ha dado a México un significado especial para la política y el comercio norteamericanos. Amén de los conflictos diplomáticos entre ambos países debido a cuestiones tales como el bandillaje o los indios que habitaban la frontera, se encontraba la situación de la expansión de las líneas ferroviarias de los Estados Unidos dentro de su territorio, que, al acercarse a la frontera sur de su país, llevó a las empresas a buscar con gran insistencia la ampliación de sus redes ferroviarias para entrar a territorio mexicano. Para valorar la importancia de

este punto, basta con recordar la compra del territorio de La Mesilla, en la que los norteamericanos insistieron precisamente para poder expandir sus líneas ferroviarias en ese territorio.

Durante el período presidencial de Lerdo, la atención de los norteamericanos estaba más bien vuelta hacia el interior de su país debido al momento político que vivían; sin embargo, nunca dejó de darse la interacción con México. Los Estados Unidos pasaban por lo que algunos autores llaman “la Era Dorada” de la posguerra, en la que hubo un gran crecimiento industrial y al mismo tiempo, un período político corrupto, en el que los grandes industriales sobornaban a los funcionarios de todo nivel para lograr la aprobación de las regulaciones que beneficiaran el desenvolvimiento de sus negocios.

Los industriales de la época deseaban que las autoridades les apoyaran en aspectos tales como el control de las horas laborales, las condiciones de trabajo, el manejo de la competencia y en general, en el hecho de que no hubiera regulaciones drásticas que afectaran sus crecientes negocios. La actividad política de la época estaba impregnada de un espíritu pragmático, en donde la fluidez comercial quedaba por encima de los ideales políticos.

los partidos políticos de la posguerra no estaban fundados en principios más o menos definidos, sino en la ley dictada por los patrocinadores; ni se oponían

unos a otros por sus diferentes opiniones sobre las cuestiones públicas, sino por sus ambiciones e intereses encontrados.¹⁸

¿Hubiera habido diferencia para México en aquel momento, si el partido Republicano o el Demócrata alcanzaba el poder? Al parecer no, si se piensa en términos de una ideología más o menos compatible con los intereses de México, más bien era cuestión del significado político que México, como país fronterizo, pudiera tener para las circunstancias políticas de los Estados Unidos, o bien de alguno de los dos partidos en un momento dado.

En 1875 se dio un hecho que ilustró en forma clara el valor político que México podía tener dentro del juego de poder al interior de los Estados Unidos. Se trataba del penúltimo año del gobierno lerdistista en México, y año de elecciones para reemplazar al Presidente Grant en los Estados Unidos. Las campañas presidenciales se dieron en un contexto de jaloneos entre demócratas y republicanos, y de una corrupción galopante. Los republicanos buscaban conservar el apoyo de la gente del estado de Texas, que tradicionalmente había dado a Hayes, el nuevo candidato, mucha popularidad, de modo que presionaron al gobierno mexicano con respecto a la solución del bandolerismo fronterizo, ya que si lograban reducir los problemas en la frontera la imagen del partido se vería fortalecida. Es decir, durante ese momento, las razones para tratar de impulsar la solución de los problemas fronterizos eran electorales; no había un interés real por combatir los despojos y la violencia en la zona. Además, al haber una problemática tan intensa entre republicanos y demócratas, el promover un conflicto internacional con México, distraería a la opinión pública. Este es un ejemplo del utilitarismo político que los Estados Unidos reflejaban México, por lo que el

¹⁸ Richard Hofstadter, La Tradición Política Americana, Barcelona, ed. Seix Barral, 1969 p 211

presidente de México debía ponderar estos factores antes de tomar cualquier decisión que afectara en forma adversa los intereses de México ante los Estados Unidos.

Por otra parte, el ritmo de crecimiento económico de los Estados Unidos era vertiginoso, y llegó un momento en que las líneas ferroviarias de ese país se habían extendido tanto, que se volvió mucho más difícil para México sustraerse a la inversión norteamericana para construir ferrocarriles en territorio mexicano; ya no tanto porque México tomara la decisión de permitirles la entrada al país, sino por los fuertes intereses comerciales norteamericanos. México era la continuación natural de estas vías férreas que apoyaban el crecimiento del mercado para los productos norteamericanos, además, el hecho de que el capitalismo de aquel país comenzara a generar mayores excedentes, los obligaba a buscar otras salidas para venderlos, y México era una buena oportunidad para hacerlo. Por otra parte, los caminos de México eran un tanto precarios, como se ha comentado anteriormente, y requerían de mejoras, aunque, dada la coyuntura con el desarrollo del capitalismo en el país vecino, más que arreglar la red pre-existente la necesidad del momento consistía en hacer conexiones entre ambos mercados por medio de los ferrocarriles

En estos años, obedeciendo a la tendencia de desarrollo del capitalismo a nivel mundial, la manifestación de los intereses norteamericanos hacia México no se daría fácilmente en forma de una invasión territorial y una guerra; como se había dado en el pasado, la conquista tendría ahora más bien un tinte comercial, y los ferrocarriles eran un instrumento para esta penetración del capitalismo internacional al país, debido a que servirían tanto para el transporte de materias primas de México hacia los Estados Unidos, como para trasladar productos terminados de aquel país para México

Sin embargo, durante el período presidencial de Lerdo, al igual que durante los primeros años del porfiriato, la construcción de líneas de ferrocarril que conectaran a la capital con la frontera norte y se llevaran a cabo con capital norteamericano, era asociada con la posibilidad de una nueva pérdida de soberanía nacional. Esto era fácilmente comprensible después de la pérdida de territorio a raíz de la Guerra del 47, sin embargo, la realidad parecía ser que, de ese momento en adelante, el carácter de la penetración norteamericana en México había cambiado; no se haría más por la vía de las armas, sino de la penetración económica, como muy bien lo sabían los empresarios que vinieron a hacer propuestas para la construcción de líneas ferroviarias al Presidente Lerdo.

A pesar de que un nuevo rumbo comenzaba a esbozarse con respecto a la relación de poder entre México y los Estados Unidos, había ciertos elementos que hacían pensar en la posibilidad de un riesgo de invasión norteamericana a México, o al menos así lo percibían algunos miembros de la sociedad mexicana. Al analizar la figura de Ulyses Grant, entonces presidente de los Estados Unidos, puede verse que, en cierto grado, estos temores eran justificados. Al parecer Grant no era personalmente deshonesto, pero tenía una gran inexperiencia política y no pudo manejar a los “grandes jefes” republicanos, entre los que había mucha corrupción.¹⁹ Aún así, Grant estuvo al frente de la presidencia de su país durante dos períodos, y aparentemente logró llegar al segundo de ellos por medio de una elección fraudulenta. Se ha descrito a Grant como una persona “fácil de atraer a proyectos

¹⁹ The U.S. A History of a Democracy, autores varios, N. Y. McGraw Hill, 1960.
p 383

de naturaleza dudosa (...) con una visión anodina de los asuntos internacionales”.²⁰ En su historia de los Estados Unidos, Morrison ejemplifica esta visión por medio de la propuesta al Senado para la anexión de Santo Domingo a los Estados Unidos, que fue un proyecto fracasado. Sin embargo, si Grant pudo proponer la anexión de ese país a los Estados Unidos, bien podía, en algún otro momento, haber optado por una invasión a México, y de hecho, el riesgo con un mandatario como Grant era importante, debido a que los conflictos fronterizos llegaron a cobrar un tono bastante grave en esos años.

A principios de los años setenta del siglo XIX, a pesar del intenso ritmo de crecimiento industrial en los Estados Unidos, la situación económica atravesó por un mal momento, debido a que el vecino del norte se había confiado excesivamente en su expansión agrícola y ferroviaria. Estaban muy endeudados y después de la guerra francoprusiana no pudieron colocar sus cosechas en Europa. Morrison describe la situación de la siguiente forma:

Con una confianza que rayaba en la locura, el país se había hipotecado a favor del futuro, y ahora se encontraba incapaz de pagar ni capital ni intereses. En septiembre de 1873 se dio un “crack”, debido a la quiebra del Banco Jay Cooke and Co.. La bolsa de Nueva York cerró sus puertas y la construcción de los ferrocarriles se detuvo.²¹

Hubo ciertos factores durante el gobierno de Grant que llevaron la atención de los norteamericanos más bien hacia la política interna, algunos de ellos fueron:

²⁰ Samuel Eliot Morrison, et. al, Breve Historia de los Estados Unidos, p. 430.

²¹ Ibid., p. 439.

- La construcción de trenes (nacionales)
- La expansión hacia el oeste
- El crecimiento acelerado de la industria
- La inflación
- Las revueltas raciales
- Las campañas electorales
- Los escándalos políticos e incluso las celebraciones del centenario de la independencia norteamericana.²²

Sin embargo, por más que los norteamericanos tuvieran razones para que su atención estuviese centrada al interior de su país, existía la Doctrina Monroe, que ya para los años setenta del siglo pasado había cobrado cierta fuerza, y que desde luego tenía que ver tanto con cuestiones políticas como económicas en la relación entre los Estados Unidos y México.

Los Estados Unidos y la Doctrina Monroe durante la década de 1870

La Doctrina Monroe fue proclamada por el presidente norteamericano del mismo nombre en el año de 1823. En un principio el discurso no tuvo la importancia que después logró, ni tampoco empezó siendo una guía contundente de la política exterior norteamericana hacia los países latinoamericanos. Sin embargo, mostró desde muy temprano cuáles eran las expectativas de los Estados Unidos con respecto a México. Ya en el año de 1831, los

²² Bailey, A. Thomas, *A Diplomatic History of the American People*, New York, Appleton Centruy Crofts, 1958, p 389.

norteamericanos buscaba establecer un tratado comercial con México manteniendo el estatus de nación más favorecida y con trato nacional para sus barcos.²³ El problema era que los Estados Unidos, como nación más desarrollada, tenían mucho más productos que vender, por lo que este tipo de convenios le daba a sus comerciantes ventajas desmedidas sobre los comerciantes mexicanos

En la década de los cincuenta la Doctrina Monroe no había tenido una aceptación generalizada. Los republicanos no la apoyaban; los demócratas sí.²⁴ Ya para los años sesenta la Doctrina era más fuerte. Esto quedó claro en el caso de México, pues los Estados Unidos, una vez terminada la guerra civil, tuvieron cierta incidencia para que Francia saliera de México,²⁵. De hecho Seward, el Secretario de Estado Norteamericano en 1865, propuso al Senado una solución para detener la intervención francesa en México: los Estados Unidos podían hacerse cargo de la deuda de México con Francia durante 3 años con garantía de tierras en algunos de los estados del norte, como Chihuahua y Sonora.²⁶ El senado norteamericano rechazó la propuesta, pero la idea misma de Seward es ilustrativa de las intenciones de los norteamericanos hacia México en aquel momento. Era preferible asumir la deuda de México a que los europeos se involucraran en el continente americano. El mismo Seward sigue diciendo que no hubiera sido fácil que las potencias europeas invadieran México de nuevo en la década de los setenta, ya que Francia e Inglaterra estaban ocupadas con la colonización en Africa y Asia respectivamente, y Alemania no tenía los

²³ Manuel Medina Castro, Los Estados Unidos y Latinoamérica en el siglo XIX, [La Habana], Casa de las Américas, 1968 p. 104.

²⁴ Dexter Perkins, Historia de la Doctrina Monroe, Buenos Aires, Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1964. p. 91

²⁵ Ibid. p. 126.

²⁶ Ibid. p. 113.

recursos necesarios para llevar a cabo un proyecto así.²⁷ Tal vez los europeos no habrían emprendido la ocupación de México, pero los Estados Unidos estaban totalmente alerta, y al parecer muy dispuestos a tomar la iniciativa en el momento en que ellos lo consideraran necesario.

Para el período al que se refiere este trabajo, la década de los setenta, la Doctrina Monroe había cobrado aun mayor significación para los norteamericanos. En este momento, los pequeños y medianos empresarios que competían los unos con los otros estaban ya siendo desplazados por los monopolios. Los grandes emporios, ya fuera en el área de la refinación del petróleo, el acero o el empacado de carnes, buscaban extender sus mercados más allá de sus propias fronteras,²⁸ y la Doctrina Monroe podía ser el marco protector para ello. Además, como acabamos de mencionar, la guerra civil ya había concluido, por lo que los Estados Unidos tenían fuerza para reafirmar su dominio en los demás países del continente.

José Martí, cuya primera visita a México coincidió con el gobierno de Lerdo, y quien además comprendía a la perfección la problemática de Latinoamérica frente a los Estados Unidos decía: “La relación de los Estados Unidos con México es fundamentalmente agresiva. Toda medida previa, todo acuerdo previsor, toda prudencia son pocas”.²⁹ De hecho, estas palabras de Martí describen en forma muy adecuada lo que fue la política diplomática de Lerdo para con los Estados Unidos.

²⁷ *Ibid.* pp 129-133.

²⁸ Alfonso Aguilar, M., El panamericanismo de la Doctrina Monroe a la Doctrina Johnson, México, Cuadernos Americanos, 1965 pág. 37

²⁹ Citado en Rolando Gonzalez Patricio, Diplomacia contra Diplomacia, p 16

Martí incluso va más allá y dice: “ en su diplomacia las naciones pequeñas deben atacar, no sólo defenderse en mera reacción protocolar o negociadora ante la amenaza contraria”.³⁰ De hecho José Ma. de Zamacona, que no era partidario de Lerdo, sino de Díaz, coincidía con Martí en este punto. Él tenía la opinión de que la diplomacia del gobierno mexicano hasta 1877 había sido pasiva, intermitente, y encaminada a combatir los síntomas y no la esencia, que era el anexionismo.³¹ Tanto Martí como Zamacona veían claramente el peligro de la anexión por parte de los Estados Unidos; ambos coincidían en cuanto al tipo de diplomacia “ofensiva” que México debía llevar para fortalecerse ante los Estados Unidos. Lerdo de Tejada, como ministro de relaciones que fue durante el gobierno de Juárez, debió de comprender perfectamente bien esta situación, por lo que actuó con cautela, aunque no con la pasividad ni el carácter en exceso defensivo que algunos le han atribuido.

En resumen, al hablar de inversión para la expansión ferroviaria en México durante el gobierno de Lerdo, las posibilidades de participación europea eran escasas, debido a la situación de las relaciones diplomáticas del país con las principales potencias del viejo continente, además de que, la atención, tanto en cuestiones políticas como económicas de varias de estas naciones estaba enfocada hacia otros ámbitos geográficos en esos momentos. Por otra parte, hay que hacer notar que los intereses de distintos países en México se dirigían a rubros separados. Los ingleses, por ejemplo, acrecentaron su inversión en toda América Latina, incluyendo a México, de 80.9 millones de libras a 246.6 millones entre 1865 y 1885; y toda esta inversión estaba canalizada en instituciones bancarias en la

³⁰ *Ibidem* p. 20

³¹ Cosío Villegas, *Op. Cit.*, p. 136

zona, con el fin de regular la penetración de su capital en el sector financiero. ³² La inversión norteamericana, en cambio, se abocó mucho más al sector ferroviario en México, incluso durante el porfiriato.

Por otra parte, la evolución del capitalismo a nivel mundial marcaba ya la pauta de una invasión comercial, más que territorial, aunque muchos políticos de la época, a ambos lados de la frontera México- Estados Unidos, aún no comprendían el rumbo hacia el que se perfilaba el naciente imperialismo económico. Debido a esta falta de visión, la sociedad mexicana de esos años expresaba temores en cuanto a la posibilidad de una invasión por parte de los norteamericanos. Sin embargo, voces como la de José Martí alertaban a los mexicanos con respecto a la agresión de los Estados Unidos hacia México, que podía manifestarse en muchas formas, no sólo en la de una guerra por la anexión de territorio. Es en este contexto donde deben ubicarse las principales propuestas de expansión ferroviaria recibidas por el Presidente Lerdo de Tejada durante su gobierno.

³² Cueva, *Op cit* p 68

El objetivo de este capítulo es analizar a detalle la actuación del Presidente Lerdo con respecto a las propuestas de líneas ferroviarias que recibió, con el fin de obtener más elementos para comprender su postura en referencia a la expansión de los ferrocarriles en México que ayuden a comprobar la hipótesis planteada al principio del trabajo.

El capítulo comienza presentando una visión de los políticos norteamericanos de la época con respecto al enlace ferroviario entre ambos países. Se habla acerca de la manera en que los estadounidenses veían la relación con México en base al intercambio por medio del ferrocarril. Posteriormente se explican las circunstancias en que se dio la construcción y conclusión de la primera línea ferroviaria mexicana, con el fin de comparar sus circunstancias con las que se enfrentó Lerdo en su momento para tomar decisiones con respecto a las concesiones. El capítulo termina con la exploración de las tres propuestas principales que Lerdo recibió para otorgar concesiones ferroviarias. Este análisis brinda muchos elementos para comprender la ideología del presidente Lerdo con respecto a la cuestión ferroviaria.

Los Intereses Norteamericanos en la Construcción de Ferrocarriles en México

Los norteamericanos tenían importantes intereses comerciales en México, además de los políticos, derivados de los principios de la Doctrina Monroe. La correspondencia diplomática entre Thomas H. Nelson, representante de los Estados Unidos ante México en esos años, y el Secretario de Estado Norteamericano, Hamilton Fish, ofrece una fuente primaria atractiva para el estudio de la problemática entre ambos países en torno a la

cuestión ferroviaria, debido a la claridad con que Nelson habla sobre el tema. En febrero de 1873, por ejemplo, escribió al respecto: “ La competencia entre el capital norteamericano y el europeo por obtener el lucrativo privilegio de proveer a México medios de comunicación ha comenzado, y lo más probable es que los norteamericanos obtengan la preferencia”.³³

Resulta interesante preguntarse por qué Nelson decía que los norteamericanos tendrían la preferencia. La respuesta puede encontrarse más adelante dentro del mismo documento que envió al Secretario de Estado. En él, Nelson habla en forma entusiasta de las perspectivas comerciales que se abrirían con la propuesta inicial que dos empresas norteamericanas hicieron para conectar varias ciudades del país entre sí y también, por supuesto, con el sistema ferroviario norteamericano en esos años. Nelson habla de las propuestas de dos grandes empresas ferroviarias que, de concretarse, generarían grandes cambios en el comercio de México. El ministro norteamericano hablaba de que “estas dos empresas estaban tocando a las puertas del Congreso Mexicano solicitando permiso para conferir a México la mayor de las bendiciones”.³⁴ Nelson se refería a la International Railway of Texas, cuyo representante era Edward Lee Plumb, y a la empresa del General Rosecrans.

Efectivamente, estas dos empresas hubiesen beneficiado en forma importante a México, y también a los Estados Unidos. Para el comercio norteamericano sería una gran ventaja el que las vías ferroviarias de aquel país estuvieran conectadas con las de México a la brevedad posible, ya que eso les facilitaría el comercio tanto de los artículos que fabricaban como de los productos agrícolas que ellos compraban a México. Se trataba de algo

³³ Carta de Nelson a Fish 10 de febrero de 1873.rollo 48, pp. 185-187

³⁴ Ibidem.

equivalente a la ampliación de su mercado interno, acorde con lo que se ha hablado anteriormente acerca de la expansión del capitalismo norteamericano.

De hecho, en esos años el transporte entre ambos países era escaso, lo que hacía comprensible que el interés por tender líneas ferroviarias fuera tan marcado. El único medio regular y relativamente rápido de transporte entre las dos naciones en ese entonces era el vapor que viajaba de Veracruz a Nueva York cada tres semanas, a pesar de que, entre 1872 y 1873, el comercio de México con los Estados Unidos representaba alrededor del 30% del valor total del comercio mexicano. La ruta de las exportaciones mineras era recorrida a lomo de mula desde los centros mineros en Guanajuato, Zacatecas y Chihuahua a la Ciudad de México para después ser transportada a Veracruz, y de allí en el vapor, a los Estados Unidos.³⁵ Para México en cambio, era necesario sopesar el costo que implicaría la construcción de estas líneas en los ámbitos económicos, políticos y de soberanía nacional.

Nelson, desde la perspectiva estadounidense, hablaba del asunto en forma por demás optimista:

Cada país parece haber sido creado en forma expresa para convertirse en el alimentador y en el mercado natural del otro. Cada uno tiene en abundancia, debido a las diferencias de tierra y clima, precisamente los productos que el otro más necesita. Mientras que en los Estados Unidos el área que puede dedicarse con éxito al cultivo de artículos de consumo tan generalizado como

³⁵ Diego López Rosado, Historia y pensamiento económico de México, vol 4 México, UNAM, 1971, p 26-28

el algodón, el azúcar, el arroz y el tabaco es necesariamente limitada (...) la capacidad de México para producir estos artículos es prácticamente ilimitada.³⁶

Nelson hablaba de la mancuerna perfecta, y el ferrocarril era el medio ideal para activarla. El problema eran por un lado los términos en que estos contratos se llevarían a cabo, y por otro lo que sucedería si en algún momento le resultaba más conveniente a México establecer relaciones comerciales con otro país que no fuera los Estados Unidos.

Nelson habla, de hecho, del esquema económico que México había tenido desde la Colonia y que en mucho seguía teniendo: era una economía orientada hacia el exterior, estrechamente relacionada, al igual que las demás en Hispanoamérica, con las fuentes esenciales de oferta y demanda situadas fuera de las economías nacionales.³⁷ En realidad Nelson hablaba de la repetición del esquema comercial que México había tenido con los ingleses, en el que las materias primas como el azúcar y el café, además de otras como la plata y los metales, se enviaban por barco a Europa, para recibir a cambio los productos de la tecnología industrial europea. La única diferencia que se planteaba era que el comercio entre México y los E.U. se llevaría a cabo por tierra, y no por mar, es decir, por medio del ferrocarril que las empresas norteamericanas construirían. Si bien Nelson no estaba pensando en que México siguiera un camino diferente del que había estado llevando desde la Colonia en materia económica, la tendencia internacional a la industrialización crecía en

³⁶ Nelson, *op. cit.*

³⁷ Rees, *op. cit.* p.44

aquellos momentos, por lo que esta postura de los norteamericanos podía constituir una obstrucción para futuros planes de crecimiento económico y desarrollo de México.

Pero el comentario de Nelson sobre la razón por la que México representaba un socio comercial tan conveniente para los Estados Unidos no acababa aquí, sino que tenía también algunos aspectos de tipo “moral” según se ve en estas líneas: “En relación con nuestra fuente de aprovisionamiento de estos artículos, surge una consideración de peso para que nuestro gobierno otorgue la preferencia a México por sobre Cuba, Puerto Rico y Brasil”.³⁸

En aquellos momentos estos países eran los proveedores únicos de algodón, arroz, tabaco y azúcar para los Estados Unidos, pero México tenía una gran ventaja que podía convertirlo en el preferido de entre todos los demás, y esto era el hecho de que en México no existía la esclavitud.

Dado que el sentido moral de nuestra nación, apoyado por la irresistible lógica de los acontecimientos, expresó su reprobación total a la institución de la esclavitud humana, los Estados Unidos deben de ser considerados una nación en esencia antiesclavista (...) ahora tenemos el derecho de expresar en forma abierta nuestra opinión acerca de la esclavitud en otros países (...) tenemos el derecho, y muchos dirían que se trata de un deber nacional, de establecer diferencias en nuestras regulaciones tarifarias entre los productos que provienen de mano de obra libre o esclava, y tal discriminación sin duda alguna beneficiaría principalmente a México.³⁹

³⁸ Nelson a Fish, op.cit.

³⁹ Ibidem

Este tipo de discurso, en el que los norteamericanos se describen a sí mismos como los encargados de defender valores como la libertad y la democracia, estaba ya presente en aquellos años, y en este caso, fue utilizado para encubrir los intereses comerciales norteamericanos frente a los de los colonizadores europeos que todavía quedaban en América en esos años. Para 1873, año en que se escribió esta correspondencia, ni Cuba ni Puerto Rico habían obtenido la libertad de España, ni Brasil la independencia de Portugal.

Nelson cita en forma abierta y directa a la Doctrina Monroe para continuar la explicación de por qué México sería la mejor elección como proveedor de las materias primas antes mencionadas:

No es meramente debido a aspectos filantrópicos que se recomienda o se justifica este tipo de legislación, es igualmente deseable desde el punto de vista de la Doctrina Monroe. Los países que compiten con México no son naciones en las que simplemente se produzcan los bienes por medio de mano de obra esclava, sino que también son países regidos por sistemas monárquicos, que a estas alturas del siglo XIX deben de ser considerados como algo exótico en tierra americana. (...) se trataría de otro gran paso hacia el avance de la ley internacional americana(...) y sería un símbolo de apoyo y amistad nacional hacia todas las repúblicas del Nuevo Mundo y

también sería económicamente beneficioso no sólo para México, sino para las 5 repúblicas de Centroamérica.⁴⁰

El representante diplomático de los Estados Unidos hablaba de la defensa de la libertad y la democracia, aunque no planteaba la libertad comercial de las naciones de Latinoamérica con respecto a los Estados Unidos. Nelson hablaba de México como un importante proveedor de productos agrícolas y materias primas en general, como eran el café, el chocolate, el índigo, la caoba y las maderas para teñidos.

A cambio de estos preciados productos, México naturalmente recibiría de nosotros la manufactura que ahora compra principalmente de Inglaterra, Francia y Alemania. De este modo, nuestros fabricantes americanos, valiéndose de nuestra magnífica fuerza acuática (los vapores), se asentarían en los estados del golfo y los elevarían a niveles de prosperidad desconocidos desde su pasado más remoto.⁴¹

Nelson hablaba de que los fabricantes de su país podían asentarse en el Golfo de México, sin embargo, habría que analizar las condiciones que ellos podrían haber tenido en mente, ya que, si se toman como parámetro los contratos para las construcciones ferroviarias, se puede ver que éstos eran sumamente ventajosos para los concesionarios, y desventajosas para los mexicanos.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Ibidem.

Así pues, el gobierno norteamericano no veía en la construcción de ferrocarriles en México solamente como la posibilidad de una concesión para llevar a cabo un buen negocio. Se trataba más bien de un proyecto de control económico y político para fortalecer la presencia norteamericana en la región, y este fortalecimiento implicaba el la reducción de la influencia europea en el Continente Americano, al menos en ciertos ramos, y el ferrocarril era uno de ellos, debido a que facilitaba el intercambio de materia prima por bienes manufacturados, como lo describe Nelson en la correspondencia diplomática. Así pues, una línea ferroviaria que corriera entre el centro de México y la frontera norte constituía un refuerzo de la política norteamericana con respecto a la aplicación de la Doctrina Monroe.

Sin duda Sebastián Lerdo de Tejada podía inferir con facilidad esta situación, ya que para el momento en que fue presidente ya había participado durante varios años en la vida pública del país, incluso como cabeza del Ministerio de Relaciones Exteriores. La idea de la expansión de la red ferroviaria planteada en las propuestas de Rosecrans y Plumb, que se comentarán más adelante, podía resultar buena, pero era necesario defender los intereses mexicanos en cada parte del proyecto.

Una vez inaugurada la línea México Veracruz, Lerdo tenía la tarea de definir los siguientes pasos en cuanto a la expansión ferroviaria en México. Para presentar las propuestas al Congreso, el órgano que aprobaba las concesiones, el presidente debía tomar en cuenta muchos factores: la falta de relaciones diplomáticas con las potencias europeas, los intereses norteamericanos en México, y, sobre todo, las necesidades de desarrollo del país. Para comprender los requerimientos del momento en cuanto a transporte en México durante el gobierno de Lerdo, es útil analizar brevemente los antecedentes de la

construcción de ferrocarriles en el país. Posteriormente se hablará acerca de las propuestas de construcción de líneas que Lerdo recibió, para poder definir cuáles eran las opciones reales con las que el presidente de México contaba para decidir a quién otorgar la concesión para la construcción de líneas ferroviarias en esos años.

El significado del ferrocarril para México

Como se mencionó en el capítulo anterior, el ferrocarril fue una parte importante de la historia de varios países durante el siglo XIX, debido al cambio trascendental que este medio de transporte suponía, sobre todo en cuanto a las posibilidades de expansión de la comercialización de distintos tipos de productos. Debido a ello, había quienes pensaban que el ingreso de México al mundo del ferrocarril era ya algo apremiante en los años en que Lerdo fue presidente, precisamente porque parecía tratarse de un momento de paz y mayor estabilidad, lo cual podía facilitar la realización de este avance.

Ya en 1867, cinco años antes de que Lerdo ocupara la presidencia, los miembros de los diferentes partidos políticos en México pensaban que la rapidez y eficacia del ferrocarril resolverían todo lo que el patriotismo, la abnegación y la sangre de las generaciones anteriores no había resuelto,⁴² se pensaba que hasta el bandolerismo desaparecería ante la presencia del ferrocarril.⁴³ Sin embargo, también había voces escépticas en México. El periódico *La Verdad*, era portavoz de algunas de ellas, y en sus páginas se expresaba la duda de que México tuviera qué exportar y que por consiguiente, “la rebaja de precios

⁴² Daniel Cosío Villegas, Historia Moderna de México vol II, p. 609-10

⁴³ Ibid p 612

beneficiaría más al comercio extranjero que al del país”.⁴⁴ En realidad México había sido un fuerte exportador de materias primas desde la Colonia, pero no había ingresado aún a la era de la manufactura, aunque había cierta actividad industrial en el ámbito textil, y una bastante incipiente en el manufacturero. Había quienes pensaban que el avance hacia la industrialización y el ferrocarril vendrían de la mano, pero en realidad no era sencillo hacer esta relación, debido a que, en el caso de México, la expansión ferroviaria tenía como su posibilidad principal la inversión extranjera, y a las potencias internacionales no les interesaba apoyar la industrialización en México. Peter Rees afirma que fue la idea de la asociación del sistema de transportes y el crecimiento industrial la que dio pie a la invasión de los intereses extranjeros en México,⁴⁵ pero fue ya durante el porfiriato cuando esta idea cobró auge y se convirtió en una realidad tangible, especialmente porque en ese tiempo esta idea impulsó la construcción de una amplia red ferroviaria en México.

En realidad era bastante difícil que México se sustrajera a la expansión de las redes ferroviarias norteamericanas que atravesaban el territorio estadounidense y pretendían llegar a la frontera, debido a los intereses comerciales de las empresas estadounidenses que veían un jugoso mercado potencial en México. Es claro que en otros países, concretamente en Inglaterra y Francia, por ejemplo, el ferrocarril dio un enorme apoyo al desarrollo industrial que ya se estaba dando en esos lugares, debido a que fue posible mover con mucha mayor agilidad los productos de la producción industrial. Este, sin embargo, no fue el caso de países como México, en donde el desarrollo industrial era incipiente en los

⁴⁴ Ibidem

⁴⁵ Rees, Op. cit. p. 103.

momentos en los que se pensaba en comenzar la construcción de nuevas líneas ferroviarias.

Sandra Kuntz describe esta situación en forma concreta en las siguientes líneas:

Así, el ferrocarril no aparece en los países atrasados como pieza de un proceso acumulativo de desarrollo tecnológico, sino como la adopción de un recurso muy adelantado respecto a las condiciones socioeconómicas prevalecientes.⁴⁶

De hecho, el desfase que había en el ámbito industrial mexicano en este sentido con respecto a la expansión del ferrocarril, junto con la falta de visión de los gobernantes, contribuyó a acentuar la dependencia de la economía mexicana del extranjero. Sin embargo, aún cuando México pertenecía al grupo de países en donde el ferrocarril jalaba “la carreta de la industrialización” y no viceversa, había una fuerte inquietud por incorporarse al grupo de naciones en donde el gran avance tecnológico de la época era ya una realidad cotidiana, por considerar, a veces en forma poco realista, que el ferrocarril constituiría el remedio de muchos de los males sociales y económicos de México.

II. 3 El contexto en el que se construyó la primera ruta

Si bien en la década de los setenta había una marcada inquietud por la construcción de más líneas ferroviarias en el país, el ansia por tener el ferrocarril no era nueva, de hecho, la primera concesión ferroviaria se había concedido casi cuarenta años antes para la construcción de la línea México-Veracruz, aunque no fue sino hasta principios de 1873 que Sebastián Lerdo de Tejada inauguró el Ferrocarril Mexicano, que seguía esta misma ruta.

⁴⁶ Kuntz, *Op Cit* p. 17

Dada la estructura económica del México de aquel entonces, que de hecho derivaba desde la Colonia, era sumamente lógico que la primera línea ferroviaria del país se construyera entre la Ciudad de México y Veracruz: la capital necesitaba tener los mejores caminos para comunicarse con el principal puerto del país por varios motivos. Veracruz era la aduana más importante de México, y las aduanas eran el ingreso central del erario mexicano, debido a la facilidad de su cobro y a la relativa fijeza de su rendimiento. De hecho, Veracruz contribuía con más del 50% del producto de todas las aduanas del Golfo y del Pacífico juntas.⁴⁷ Por otra parte, Veracruz representaba un enlace importante para la capital en lo referente al comercio exterior, pues había líneas de vapores y barcos que, a través de Veracruz, conectaban a México tanto con puertos estadounidenses como europeos.

Esta primera línea ferroviaria, como bien lo expresó Francisco de Arrillaga en 1837, estaba pensada para facilitar las exportaciones de textiles nacionales procedentes de México y Puebla, así como de trigo y azúcar de los valles de Cuernavaca, Izúcar y Atlixco, y aún para permitir que el hieló de la sierra Madre fuera embarcado con destino a Cuba.⁴⁸ Una vez concluida esta ruta, el gobierno tendría que pensar si las demás rutas también estarían enfocadas a acarrear productos de exportación.

⁴⁷ Cosío Villegas, *Historia Moderna de México*, vol II, p. 268

⁴⁸ Rees, *op. Cit.* p. 107.

Posteriormente, en 1842 se otorgó una concesión para la construcción de un ferrocarril que uniera los océanos Atlántico y Pacífico a través del Istmo de Tehuantepec, una inquietud que había estado presente en México durante algún tiempo, ya que implicaba recrear el vasto eje comercial oriental - occidental de la época colonial. Dicho eje contaba además con los beneficios aumentados del comercio dirigido a México en mayor medida que a España.⁴⁹ Sin embargo esta concesión nunca llegó a concretarse.

En 1853 se otorgó otra concesión que contemplaba el enlace de la ciudad de México con el Puerto de Veracruz a través del Valle de Apan, incluyendo a Puebla en la línea principal. De hecho, la gran mayoría de éstas y otras concesiones que se otorgaron entre 1837 y 1877 (comienzos del gobierno de Díaz) no se llevaron a término, sin embargo, el conocer las rutas propuestas sí nos permite saber qué tipo de esquema económico estaban pensando los gobiernos en esos años al aceptar ciertos proyectos de rutas. En los casos antes mencionados se puede ver que las rutas concesionadas aún guardaban mucha similitud con los caminos de la Colonia, lo que implicaba un esquema de proveedor de materias primas extraídas para venderse en el extranjero. :

Así pues, aún cuando las concesiones arriba mencionadas no dieron como fruto la realización de las líneas que prometían, sí se llevó a cabo la construcción de una modesta cantidad de kilómetros como una forma de transporte de transición: carros y carretas tirados por mulas transitando sobre rieles de hierro a través de los caminos ya existentes. Así empezó el avance del transporte en México, en una forma que en cierta manera

⁴⁹ Rees, op. Cit. p. 132.

correspondía de forma más precisa a un desarrollo gradual del transporte partiendo del punto en el que México se encontraba realmente en aquellos momentos.

Durante el imperio de Maximiliano, se sumó a la importancia comercial de Veracruz el aspecto estratégico, pues las vías, ya terminadas, harían más fácil recibir refuerzos militares provenientes de Europa en caso necesario. De modo que el emperador apoyó, aunque no concluyó, la obra ferroviaria para conectar a la Ciudad de México con Veracruz.

A pesar de todas las ventajas que el ferrocarril México – Veracruz representaba para el país, la terminación de la línea se llevó 36 años, con lo que prácticamente se puede hablar de que fueron dos generaciones de mexicanos las que atestiguaron el complejo proceso de la negociación y la construcción de las primeras vías de hierro en el país. La tardanza se debió, en mucho, a la problemática del país durante esos años: la guerra con los Estados Unidos a finales de los años cuarenta; la Guerra de Reforma en los cincuenta y posteriormente la de intervención francesa en los sesenta. Al terminar el imperio, en 1867, Juárez reinició los tratos con la empresa, y fue duramente criticado por hacerlo debido a la alta cantidad de dinero y ventajas que el gobierno se comprometió a dar a la compañía. Entre otras, se le garantizaba a los concesionarios la propiedad de los terrenos por donde pasara la vía; se expropiarían ya fueran privados o públicos, y los yacimientos minerales que hubiera en el camino se convertirían en propiedad de la empresa.⁵⁰ Sin embargo, Juárez tuvo buenas razones políticas que analizaremos someramente a continuación, para aceptar estos términos. Además había motivos de orden financiero que hacían necesario que esta

⁵⁰ Cosío Villegas, Vol. II., p. 263

obra se concluyera. El declarar caduca la concesión hubiera afectado al erario nacional en varias maneras. Primeramente estaba la deuda del país, tanto con Inglaterra como con otros países. El crédito de México estaba en parte respaldado por los bonos circulantes del ferrocarril, de modo que si el proyecto se hubiera cancelado, México hubiera dejado de tener este respaldo en una etapa en la que ya de por sí el endeudamiento era importante, las fuentes de ingreso insuficientes y las necesidades de reconstrucción y fomento amplias. Por otra parte, la caducidad de la concesión hubiera hecho que los precios de las acciones del proyecto se desplomaran, y eso hubiera afectado los intereses de todos los que habían invertido en ella, y acentuado el clima de inseguridad que ya existía con respecto a las inversiones en México, y que constituía un factor en contra del desarrollo económico del país.

De modo que Juárez tuvo varias razones para continuar la construcción de la línea México-Veracruz a un costo monetario elevado, y aún así se llevaron a cabo pláticas con la empresa británica para mejorar las condiciones del trato hacia México, como fue la sustitución de la exclusividad perpetua que se había acordado en un principio para la empresa en ese tramo por un período de 65 años, o bien la renuncia de la empresa a la preferencia para construir ramales de esta misma línea.

Unos pocos años después, ya durante la presidencia de Lerdo, la circunstancia política era un tanto distinta. Las siguientes rutas ferroviarias no tenían, de entrada, la connotación del

Ferrocarril Mexicano, que había sido la primera línea completa del país después de tantos años de construcción. Tampoco había la serie de intereses comprometidos que se han mencionado con respecto a la línea México-Veracruz, por lo que Lerdo podía basarse en otros elementos para tomar sus decisiones en materia de ferrocarriles.

El Ferrocarril Mexicano era la primera línea ferroviaria completa del país. Terminarla, además de salvar los intereses económicos antes mencionados, daría al gobierno la imagen de un gobierno progresista que por fin había logrado concluir una obra pública comenzada casi cuarenta años atrás, y el país podría así tener la imagen de una nación que finalmente estaba entrando a la modernidad en la cual los norteamericanos, los europeos e incluso otros países latinoamericanos ya estaban desde hacía algunos años.

Además, los intentos fallidos para construir líneas por medio de concesiones habían sido varios, por lo que completar esta línea significaba un éxito ya muy esperado, aún si las condiciones resultaban onerosas para el país. Por medio de la conclusión de la construcción de la línea México - Veracruz, el gobierno podría consolidar su imagen como una entidad capaz de concretar proyectos en apoyo al avance nacional.

Por otra parte, la conclusión del ferrocarril apoyaría el discurso político de la época para reforzar la idea de que la paz, que tanto se había anhelado, había llegado, de modo tal que el tren era un símbolo de que el país estaba en una nueva era, la era de la estabilidad y el progreso. En realidad, no fue sino hasta que Díaz ocupó la silla presidencial que los ideales de estabilidad y progreso se materializaron en el país, aunque no sin un importante costo

tanto político como económico a largo plazo. Sin embargo, algunos mexicanos pensaban que durante los años de la República Restaurada México empezaba ya a vivir esta etapa.

El hecho de que ya hubiera un ferrocarril funcionando que llegara a la Ciudad de México facilitaría la construcción de otras rutas que conectaran a la capital con distintas ciudades del país. En este punto lo importante para el gobierno de México era definir qué rutas era más provechoso construir y en qué orden. La tarea era difícil, pues si se planeaba seguir bajo el esquema de inversión extranjera para la construcción de ferrocarriles, había que negociar los puntos que el tren tocaría con las empresas que obtuvieran las concesiones, y éstas, por supuesto, verían primero por sus propios intereses.

En el caso del Ferrocarril Mexicano, la construcción mostraba la intención de generar tránsito a larga distancia, es decir, básicamente entre el destino inicial y el final, sin tocar muchos puntos intermedios. Este ferrocarril siguió la ruta más corta a través del altiplano, evitando hasta las desviaciones más insignificantes destinadas a incluir en la ruta a los asentamientos cercanos.⁵¹ De hecho, fueron los mismos habitantes de estos pueblos los que negociaron con las empresas constructoras la viabilidad de levantar estaciones en sus respectivos poblados. Tal fue el caso del Ayuntamiento de Otumba, en donde las autoridades locales aceptaron donar a la empresa ferroviaria ciertas tierras que estaban bajo su poder a cambio de que se construyera una estación en las orillas del poblado.⁵²

⁵¹ Rees, *op. Cit.* p. 118.

⁵² Rees, *op. Cit.* p. 119.

A juzgar por la forma en que se construyó esta primera línea ferroviaria, el gobierno federal no tenía pensado un proyecto de conexión intrarregional; de hecho, al parecer, muchos tramos de la línea del ferrocarril mexicano iban paralelos a las carreteras ya existentes, muchas de las cuales venían desde la Colonia, es decir, el primer ferrocarril se había pensado como un sustituto de los caminos ya existentes, no como parte de un nuevo esquema de transporte con las consiguientes implicaciones sociales y económicas que un esquema diferente de transporte tendría

En cambio, los intereses de las empresas norteamericanas sí implicaban cambiar las prioridades en el esquema de transporte con respecto al que había existido durante la época colonial, ya que lo que ellos querían en primer término era unir la frontera norte con la capital del país. Si bien durante la época colonial existió el camino que iba desde la capital hasta Santa Fe de Nuevo México, en aquellos años esta ruta tenía una importancia menor que la comunicación entre la capital y Veracruz, en tanto que, para los empresarios norteamericanos del siglo XIX, esta ruta tenía una importancia central.

La realidad era que durante la República Restaurada había una necesidad palpable de mejorar los transportes, fueran o no ferrocarriles, para impulsar el comercio nacional. Para mediados de la década de los setenta había 8,700km. de caminos federales, de los cuales 4,226 km. eran de carros y 4,474 de herraduras.⁵³ Las comunicaciones de la época en México, en particular el transporte, eran todavía las carretas, los caballos y las mulas, y además el número de caminos no era muy extenso. Por otra parte, en los comienzos de la

⁵³ Paolo Riguzzi, en Ferrocarriles y vida económica en México 1850-1950, México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM Xochimilco, 1996. p. 45

República Restaurada, la red de caminos no se encontraba en buen estado. Un documento oficial de la Secretaría de Fomento afirmaba en 1868 que al restablecimiento de la república en 1867, muchos caminos habían desaparecido por el efecto combinado de guerras y lluvias.⁵⁴

Tan grave era la falta de vías de comunicación para el comercio a comienzos de la República Restaurada, que para resolver el problema el gobierno intentó bajar los impuestos sobre la carga de los barcos. Los resultados no fueron satisfactorios, por lo que se optó por dar subvenciones a compañías navieras extranjeras para que tocaran las costas mexicanas. Esta solución dio buen resultado. Un ejemplo de ello fue la empresa neoyorquina Alex & Sons, que viajaba entre Veracruz y Nueva York. “Estos viajes dieron tal impulso a la economía yucateca que el gobierno le renovó la concesión en repetidas ocasiones entre 1867 y 1877”.⁵⁵ “Otro caso fue el de la Línea de vapores de Antonio Hoffman, que viajaba entre La Habana y Veracruz con una subvención de \$ 1200 por viaje redondo con gran éxito”.⁵⁶ Así pues, se logró impulsar al comercio marítimo aunque fuera por medio de servicios extranjeros y no nacionales, y del mismo modo, debía de hacerse algo a favor de los transportes terrestres, sobre todo debido a que el ferrocarril era un medio de transporte más veloz, que además haría posible el enlace con otras poblaciones.

La decisión en cuanto a de qué manera proseguir con la construcción de ferrocarriles en México era compleja, pues involucraba aspectos tanto políticos como económicos y técnicos. Idealmente; definir la política ferroviaria hubiera implicado insertarla dentro de

⁵⁴ Citado en Riguzzi, *op. cit.* p. 42

⁵⁵ Cosío Villegas, *op. cit.* p. 350

⁵⁶ *Ibid.* p. 548.

todo un proyecto económico y de comunicación, en el que se consideraran las potencialidades y el rumbo que se tomaría en materia de inversión extranjera y de desarrollo de la propia industria, así como del comercio. Pero la situación económica del país a comienzos del gobierno de Lerdo era difícil, de hecho apremiante. Como un ejemplo, cabe recordar que al subir a la presidencia, Lerdo pidió un préstamo de un millón de pesos con el fin de cubrir gastos administrativos que no podían esperar.

La rebelión de La Noria había debilitado al erario público en forma considerable; sin embargo, se tomó la decisión de no crear nuevos impuestos con la finalidad de no alarmar a la opinión pública⁵⁷, pero en realidad esos recursos se necesitaban para pagar tanto a los pensionistas como a la lista civil sus salarios atrasados.⁵⁸

Así pues, Lerdo enfrentó unas condiciones difíciles para gobernar, y en medio de ellas debía ponderar y discutir con el Congreso las mejores opciones para continuar la construcción de los ferrocarriles en México. Sin embargo, sí existían algunas diferencias en cuanto al contexto de los ferrocarriles entre los gobiernos de Juárez y Lerdo. Después de la inauguración del ferrocarril México – Veracruz ya no se trataba de terminar una obra inconclusa en la cual había diversos intereses comprometidos; tampoco había otro puerto aduanero con la importancia económica y estratégica de Veracruz que hubiera que conectar con la capital. De todos modos, aun subsistían algunas de las mismas condiciones a las que se enfrentó Juárez, como era el beneficio de que el gobierno tuviera una imagen progresista debido al impulso de la expansión de las líneas ferroviarias, y sobre todo, la necesidad real

⁵⁷ Ibid. p. 456

⁵⁸ Ibidem.

de formar una mejor red de vías de comunicación para el país. También, al igual que en los años del gobierno juarista, subsistían las deudas con otros países, así como los conflictos diplomáticos que hacían difícil la decisión de invitar a capitalistas extranjeros a invertir en las líneas ferroviarias de México. Con todo, la Bitácora de Concesiones de la Secretaría de Fomento de diciembre de 1872 dice, con respecto a los ferrocarriles:

El ejecutivo recibirá todas las proposiciones que se le hagan sobre construcciones de ferrocarriles, pudiendo ajustar con los interesados los términos de los contratos respectivos, los que se sujetarán a la aprobación del poder legislativo.⁵⁹

De modo que el Presidente Lerdo contaba con la anuencia del Congreso para revisar y otorgar concesiones, es decir, el contexto nacional, en términos generales, más allá de la sola figura del presidente, mostraba apertura hacia la continuación de la expansión ferroviaria, aunque posteriormente, la definición de las características técnicas de las líneas provocar largas discusiones entre los miembros del Congreso.

II. 4 Las concesiones para construir las siguientes rutas

Una vez concluida la primera obra, había que preguntarse dos cosas: cuáles serían las siguientes rutas más convenientes a construir, y cómo se financiarían. La primera línea se había hecho con capital inglés a un alto costo para el país, pero en los años posteriores a la guerra de intervención, no había muchas posibilidades de conseguir más inversión británica, además de lo que esto implicaría para los norteamericanos y la Doctrina Monroe.

⁵⁹ Bitácora de Concesiones de la Secretaría de Fomento, 10 de diciembre de 1872

Como se ha comentado anteriormente, no existían relaciones diplomáticas con Inglaterra, ni Francia, y no existían condiciones propicias para la inversión por parte de otras naciones europeas como Italia o los Estados Alemanes. Además, en el caso de Inglaterra el rompimiento diplomático tuvo como resultado un proceso de desinversión, es decir, hubo un retiro de empresas mineras y comerciales inglesas después de la caída del imperio de Maximiliano.⁶⁰

Dada la dificultad del panorama para la inversión extranjera en materia ferroviaria, hubiera sido posible pensar en la posibilidad de que inversionistas mexicanos construyeran los siguientes tramos de ferrocarril en esos años. El hecho de que México tenía una fuerte deuda, tanto externa como interna en esos años, hace pensar que era imposible que hubiera capital mexicano para invertir en una empresa de la magnitud del ferrocarril, que implicaba inversiones millonarias. Sin embargo, es diferente hablar de las deudas y el incumplimiento en los pagos del estado, y de la inversión de particulares. En aquellos años había en México inversionistas potenciales que definitivamente contaban con los medios para financiar una obra del tamaño de una línea ferroviaria.

Había millonarios mexicanos como Escandón o Béistegui que poseían títulos en sus carteras accionarias de ferrocarriles europeos, de tal modo que con cinco mexicanos ricos se hubiera podido hacer una sociedad ferroviaria con un capital de 20 millones, que era el doble del capital de la empresa del ferrocarril México – Veracruz.⁶¹

⁶⁰ Riguzzi, *op. cit.* p. 33.

⁶¹ *Ibid.* p. 58

¿Por qué entonces el concurso para obtener las concesiones de construcción ferroviaria se llevó a cabo casi prácticamente entre extranjeros? Parte de la respuesta está en la concepción que los mexicanos, tanto el gobierno como los particulares, tenían acerca de los negocios y las inversiones. De 1850 a 1876, el año final del gobierno lerdistista, se otorgaron 50 concesiones ferroviarias, y el 93% de ellas no produjo ningún resultado.⁶²

En algunos casos las concesiones no funcionaron debido a que las personas o empresas que las solicitaban buscaban obtener ciertas ventajas, pero en realidad no tenían los fondos suficientes para construir la obra prometida, y llegado el momento, no lograban conseguir los fondos suficientes ni siquiera para comenzar la obra. En otros casos, la forma misma de plantear la concesión resultaba poco efectiva para lograr la construcción del ferrocarril. Desde la primera concesión, en 1837, los proyectos ferroviarios estuvieron enlazados con otro tipo de inversiones, lo cual habla de que la manera en que el gobierno concebía los ferrocarriles no era la de obras de primera importancia para el avance del país, aunque en ciertos momentos el discurso político pareciera expresar lo contrario. La concesión que se otorgó a Escandón, por ejemplo, lo comprometía a construir un tramo de ferrocarril, una casa de inválidos y una penitenciaría dentro del mismo contrato.⁶³ Al generar concesiones de este tipo, el gobierno diversificaba la concentración de los recursos disponibles de tal modo que éstos no eran sólo para avanzar en la obra ferroviaria, sino que también se buscaba aprovechar los recursos para cubrir obras de otra índole que el país necesitaba.

⁶² *Ibid.* p. 55

⁶³ *Ibid.* p. 56

De hecho, se pueden encontrar varios ejemplos de solicitudes que hubo durante estos años para obtener concesiones ferroviarias que pretendían establecer loterías para financiar las obras de construcción de las vías férreas.⁶⁴

Este tipo de contratos eran poco atractivos para los inversionistas, debido a que la cantidad de dinero que tenían que invertir era mucho mayor, además de que los esfuerzos se diversificaban, por lo que el tiempo de construcción se prolongaba, y el tiempo de retorno de la inversión se hacía aún más largo.

Por otra parte estaba el factor de riesgo en las inversiones ferroviarias.. La clase pudiente en México no tenía por costumbre invertir su propio dinero a mediano o largo plazo, es decir, para comenzar a obtener ganancias después de los cinco o diez años que durara la construcción del ferrocarril y se pudiera empezar a dar servicio. Los millonarios mexicanos invertían más bien en propiedades inmuebles que pudieran rentar, o bien en comerciar productos agrícolas que les devolvían lo invertido en poco tiempo. Además estaba por supuesto el factor de riesgo, debido a que las condiciones geográficas del país implicaban un reto y porque, en general, la construcción ferroviaria no era un asunto sencillo.

La realidad es que el México de aquel entonces no estaba preparado ni material ni mentalmente para ser un país de grandes inversionistas nacionales, como lo eran los Estados Unidos. Ni las condiciones tecnológicas ni las de las instituciones, y ni siquiera las fiscales estaban estructuradas ni preparadas para dar apoyo a la construcción de una obra pública de la magnitud de un ferrocarril. Para dar un ejemplo, hablemos un poco acerca de

⁶⁴ *Ibidem*.

la disponibilidad de hierro para la construcción de las vías en el México de aquel entonces. En 1870 había una cierta producción de hierro en México, el cual era producido por siete u ocho establecimientos que se dividían entre ferrerías y pequeños talleres artesanales. Las técnicas metalúrgicas eran un tanto precarias.⁶⁵ Así pues, la producción de hierro era incipiente; tenía el potencial suficiente para hacer herramientas, por ejemplo, pero no para producir las cantidades de hierro requeridas para el tendido de las vías de una línea de ferrocarril. Pero a pesar del bajo volumen de producción de este metal, los aranceles mexicanos eran proteccionistas para con esta industria y triplicaban el precio de los rieles británicos que entraban a México, sin que esto estimulara la producción nacional.⁶⁶

El gobierno no daba mayores incentivos para la construcción del ferrocarril en este sentido, pero en las concesiones que se habían otorgado había muchos otros atractivos, como lo eran la cesión de tierras a lo largo de la ruta y la supresión del pago de aranceles sobre todo el material que se importara para construir, entre otros.

Por otra parte, la estructura legal del país no contemplaba la legislación comercial: “Sólo un mercado de capitales o intermediarios financieros institucionales podían compensar la brecha temporal y de plazos entre los negocios mexicanos y los ferrocarriles, y ambos estaban totalmente ausentes en México”.⁶⁷ En México no había bancos o instituciones financieras que pudieran apoyar operaciones de esta magnitud para los capitalistas nacionales. La ausencia de participación de los mexicanos en la inversión ferroviaria no se

⁶⁵ *Ibid.* p 46.

⁶⁶ *Ibid.* p 49

⁶⁷ Cosío Villegas, *op. cit.* p 60

debía a la falta de capital, sino a la conjugación de una serie de factores que comprendían desde la política fiscal y los aranceles, hasta su propia mentalidad para hacer negocios.

De hecho, la demanda de innovación en transporte entre los grupos de propietarios, comerciantes e inversionistas era débil. La manía ferroviaria no tuvo muchos adeptos entre las élites económicas.⁶⁸ La idealización que se hacía del ferrocarril era, más bien, de los políticos; en realidad, entre 1873 y 1879 los promotores de los ferrocarriles fueron principalmente políticos,⁶⁹ entre quienes se encontraban los Escandón y Gabriel Mancera, entre otros. Aún así el gobierno mexicano no estaba totalmente listo para tener un giro de mentalidad que colocara a México más cerca del pensamiento sajón hacia los negocios y las inversiones. Un ejemplo claro de esto era la legislación en cuanto a impuestos antes mencionada, al igual que la fragmentación fiscal y comercial del territorio. Más allá de quién ocupara la silla presidencial en un momento dado, durante la República Restaurada el país estaba más bien saliendo de una etapa de fuerte inestabilidad política, y aún no estaba listo para girar hacia la mentalidad pragmática y comercial que guiaba tanto a los europeos como a los norteamericanos en su expansión industrial y comercial. Si bien algunos políticos, como fue el caso del Gral. Díaz, vinculaban las ideas de industrialización y ferrocarril para convencer acerca de la importancia de utilizar el nuevo medio de transporte, la clase pudiente del país, aunque contaba con amplios recursos, no tenía un espíritu empresarial de riesgo, ni mucho menos una conciencia de servicio social que los impulsara a participar en la construcción del ferrocarril desde el punto de vista del desarrollo nacional. Dejando a un lado las circunstancias políticas alrededor de la construcción ferroviaria, la actitud de los inversionistas mexicanos era sumamente pasiva si se le compara con el

⁶⁸ Riguzzi, *op. cit.* p 63

⁶⁹ *Ibid.* p 62.

espíritu de expansión comercial que trajo a las empresas ferroviarias norteamericanas a expandir sus líneas más allá de la frontera con México.

La desconfianza de los posibles inversionistas mexicanos era otro punto desfavorable para lograr que invirtieran en los ferrocarriles. En esos años el Estado tenía entre ellos la imagen de ser predatorio, y aunque los ferrocarriles eran una actividad privada, la presencia del Estado era amplia por razones de “utilidad pública”.⁷⁰ Las recurrentes guerras habían hecho que el gobierno contrajera fuertes deudas, y esto debilitaba su credibilidad ante los posibles inversionistas, que no se sentían motivados a involucrarse en negocios con él.

Como hemos visto, había varias razones para que la inversión ferroviaria no fuera hecha por mexicanos, y la opción que se perfilaba, por la propia iniciativa de los comerciantes, empresarios y gobernantes nacionales era la de los norteamericanos. Al vecino del norte le atraía la riqueza minera de México: el oro, la plata, el cobre, el plomo, zinc, y también la posibilidad de tener agricultura de café, azúcar y frutas tropicales cultivadas en las costas mexicanas, ¿Qué mejor que tener un ferrocarril que comunicara a ambos países para poder transportar en forma ágil y rápida las mercancías? Sin embargo México no era el único proveedor de muchas de estas mercancías, por lo que probablemente no era de importancia capital para los Estados Unidos esta parte de la relación con México. Sin embargo, al igual que hoy en día, México tenía para Estados Unidos una importancia estratégica debido a su condición de nación fronteriza

⁷⁰ Riguzzi, *Op Cit* p. 61

La verdad es que los europeos, particularmente los ingleses, podrían haber dado buenas opciones para la construcción de más ferrocarriles en México, dada su experiencia en el ramo; además, después de todo, la construcción del primero había sido hecha por ellos. No es que los norteamericanos fueran a obtener la preferencia por la razón de ofrecer mucho mejores opciones, sino porque políticamente, siguiendo los principios de la Doctrina Monroe, ellos no hubieran permitido que los europeos ganaran estas jugosas concesiones, y sobre todo, que interfirieran en una zona que tenía para ellos fuertes intereses económicos.

De modo que la decisión acerca de la estrategia para extender la red ferroviaria mexicana era difícil. Había que sopesar las necesidades reales del país, las rutas más adecuadas, las finanzas nacionales, y las implicaciones políticas que tendría el hacer tratos con una u otra empresa; ya fuera europea, norteamericana, o en un caso poco común, mexicana o parcialmente mexicana, como lo fue “la empresa de los catorce”.

A continuación se revisan algunas de las principales propuestas ferroviarias que el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada recibió, con el fin de analizar lo que implicaban estos proyectos para México y la razón por la que finalmente estas propuestas no se concretaron en esos años.

Las Principales Ofertas

Si se pensara en evaluar los resultados del gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada en base a los kilómetros de ferrocarril que se construyeron, tal vez el juicio no sería del todo favorable. Sin embargo, y a pesar de todos los conflictos potenciales que había en relación

con los Estados Unidos, Lerdo nunca negó de entrada la posibilidad de otorgar concesiones a empresas norteamericanas, que eran las empresas extranjeras que, dadas las circunstancias ya antes analizadas, más fácilmente se interesarían en invertir en México. De hecho Lerdo, durante una sesión del Congreso en septiembre de 1873, a casi un año de haber asumido la presidencia declaró con respecto a los ferrocarriles:

Es tan grande y reconocida su utilidad, como lo es también el anhelo de la sociedad mexicana por la realización de esas empresas que deben producir los más abundantes frutos de prosperidad. Con los ferrocarriles proyectados se fomentará desde luego, nuestra agricultura en el interior, y se obtendrán más adelante los grandes bienes de poner a la república en inmediata relación con los Estados Unidos y Europa, teniendo también México una vía de comunicación con el Asia.⁷¹

En estas líneas se demuestran varios puntos importantes con respecto a la visión que Lerdo tenía de los ferrocarriles. El primero es el de que, a través de este tipo de transporte se motivaría el comercio de productos agrícolas al interior del país, lo cual representaría un importante impulso para la economía nacional. Por otra parte, la comunicación, tanto con los Estados Unidos como Europa se señala como importante, y ello habla de la aceptación del tendido de una línea ferroviaria hacia la frontera norte, un punto que generó gran polémica en el Congreso de aquel entonces. Por otra parte, al hablar de las ventajas de la comunicación con Europa y Asia, quedaba implícita la visión de construir una línea

⁷¹ Informes y Manifiestos de los Poderes Ejecutivo y Legislativo de 1821 a 1904 (tomo II) México, Imprenta del Gobierno Federal, 1905. P 97

interoceánica, ya fuera a la altura del Istmo de Tehuantepec o más al norte, otro punto polémico que se comentará un poco más adelante. En general pues, estas líneas habían de que el Presidente Lerdo comprendía claramente las ventajas potenciales de la expansión ferroviaria, y no sólo eso, sino que tenía una actitud abierta hacia la expansión. De hecho, a principios de la presidencia de Lerdo existía ya un proyecto de ley ferroviaria. El documento hablaba de las rutas que el Congreso consideraba más convenientes y establecía prioridades de la siguiente forma:

Son ferrocarriles de primer orden los que, partiendo de un puerto de altura o de cualquier punto de la Costa del Golfo terminen en otro puerto de altura o punto de la costa del Pacífico, y los que pongan en contacto a la capital con las fronteras.⁷²

El discurso de Lerdo coincidía con el marco legal propuesto en estas líneas, y de hecho, las principales propuestas que su gobierno consideró caían dentro de las categorías de primer y segundo orden de esta clasificación. Esta ley muestra una visión clara de los requerimientos de transporte en México, y si bien un paso interoceánico seguía siendo una ruta muy atractiva por sus implicaciones comerciales, se había añadido ya como ruta de primera importancia la que conectara a la capital con las fronteras, aunque sin duda la más importante comercialmente hablando era la frontera norte. El mismo texto continuaba diciendo que se consideraban líneas de segundo orden los ramales de las de primer orden, y

⁷² Proyecto de Ley sobre ferrocarriles, Art. II Diario de Debates del Congreso Sesión del 14 de nov 1872

por último las de tercer orden eran las que no se encontraban comprendidas en ninguna de las dos categorías anteriores.⁷³

Así pues, las prioridades para la construcción de rutas ferroviarias estaban claramente definidas, a pesar de las polémicas de carácter político que el tendido de las líneas suscitó, especialmente con referencia a las líneas hacia la frontera norte. De modo que, se examinaron las propuestas, se discutieron con los solicitantes, y finalmente, como se verá con detalle un poco más adelante, fueron los concesionarios quienes se negaron a negociar o bien quienes permitieron que las concesiones caducaran al no depositar las fianzas que el gobierno mexicano pedía como garantía.

De hecho, el primer problema con el que se toparon los gobiernos, tanto de Juárez como de Lerdo, al querer iniciar contratos para la construcción de líneas ferroviarias, fue la negociación con empresas que ofrecían contratos espectaculares que en realidad no podían cumplir por falta de recursos.

John W. Foster, el representante norteamericano en México que remplazó a Thomas H. Nelson, escribió al Secretario de Estado norteamericano describiendo los términos en que diferentes empresas habían acordado la construcción de vías férreas con el gobierno de México. Algunas de las propuestas fueron más bien para la construcción de vías ferroviarias locales. Este fue el caso del contrato celebrado con David Boyle Blair, quien representaba a una compañía de intereses tanto ingleses como norteamericanos.

⁷³ *Ibidem.*

Proponían la construcción de una vía que conectara Guaymas con la zona fronteriza de Sonora en dirección a Tucson, en el territorio de Arizona. El acuerdo garantizaba un subsidio a la compañía y la obtención de treinta y cinco millas cuadradas de territorio por cada milla lineal de vía construida, siempre y cuando la cantidad total de territorio otorgado a la empresa no sobrepasara la mitad del territorio sonorense. La obra quedaría terminada en cinco años y medio, y el ancho de la vía sería de cuatro pies con ocho y media pulgadas. La compañía quedaba autorizada para introducir al país cualquier tipo de material o equipo de construcción, pues quedaría exenta de impuestos durante quince años.⁷⁴

Ciertamente, las concesiones eran interesantes para los empresarios que elaboraban las propuestas. En cuanto al territorio otorgado, si bien se plantea como límite de las tierras a ceder la mitad del territorio sonorense, se habla de una buena cantidad de terreno que además, por corta que fuera la cantidad de kilómetros de que se hablara, era una parte del territorio nacional, y un potencial conflicto para la soberanía del país. Por otra parte, la propuesta de construir una línea de tren entre Tucson y Guaymas respondía a una necesidad concreta de los comerciantes norteamericanos de la zona de Arizona de salir al mar. No se trataba de una ruta que beneficiara mucho a los habitantes de México, debido a que aquella era una zona más bien desértica y no muy poblada. Pero por si todo esto fuera poco, aún estaba el beneficio del subsidio y de la exención de derechos fiscales, a pesar de que los fondos captados por concepto de impuestos aduanales ocupaban el primer lugar en

⁷⁴ Carta de John Foster a Hamilton Fish, 23 de diciembre de 1874, rollo 51

importancia para el necesitado erario mexicano de aquellos años. Este es un ejemplo de la manera en que, aún bajo condiciones poco favorables para México, el gobierno de Lerdo se mantuvo abierto a la posibilidad de otorgar concesiones ventajosas para los empresarios, pensando en que finalmente implicarían un avance para la red de transporte de México. Por otra parte, esta propuesta en particular pertenecía a la categoría de tercer orden, según la iniciativa de ley, lo que significaba que no era de importancia básica para el país, y sin embargo, no se negó la posibilidad de considerarla. Finalmente, la línea nunca se construyó debido a que el concesionario no depositó la fianza requerida en el plazo estipulado.

Prácticamente todas las concesiones que se dieron en esos años involucraron el otorgamiento de territorios a ambos lados de las vías, incluyendo la totalidad de las riquezas naturales que se encontraran en esos terrenos, ya fuera mármol, carbón, o cualquier otro mineral o material utilizable. De entrada esta condición parecía poco conveniente para México, pues implicaba dejar de explotar la riqueza del territorio nacional, además de que, si sólo con una línea de poca extensión, como lo era la distancia entre Guaymas y Arizona, se cederían 35 millas por cada milla lineal de vía construida, al multiplicar este patrón por todas las millas lineales que se pudieran tender en las diferentes líneas ferroviarias en el país, los proyectos equivaldrían a una cesión pacífica del territorio nacional a los norteamericanos.

Otro concesionario, Simon Stevens, de Nueva York, obtuvo una concesión para construir el ferrocarril interoceánico en Tehuantepec con un subsidio de \$ 7,500 por kilómetro. El costo total de la obra sería de \$ 2,000,000, y su pago se cubriría con el cincuenta por ciento de los ingresos de las aduanas de Minatitlán y Salina Cruz. El gobierno, por añadidura,

quedaba comprometido a dar a la empresa el privilegio de talar las maderas preciosas del Istmo.⁷⁵

La parte principal del ingreso nacional provenía de las aduanas, lo que hace alarmante pensar en un trato como el arriba mencionado, con el cual se dejaría de disponer de la mitad del ingreso proporcionado por estos dos puertos recaudadores en forma automática. Además, se perdería la posibilidad de explotar las maderas del Istmo, y en este caso particular, de haberse realizado el proyecto, hubiera sido necesario manejar una delicada relación con los norteamericanos en cuanto al paso interoceánico, ya que la propuesta equivalía a hacer una especie de “Canal de Panamá” por vía terrestre en territorio mexicano, con las consiguientes implicaciones para la soberanía nacional.

De hecho, la construcción de la ruta estuvo detenida por tres años, durante los cuales el gobierno mexicano reiteró la concesión en tres ocasiones sin que se viera ningún avance en los trabajos. Los norteamericanos argüían que necesitaban que se llevara a cabo una convención con México, por medio de la cual el gobierno mexicano garantizara la rentabilidad de la ruta. La realidad es que la rentabilidad de la ruta estaba garantizada, pues un paso interoceánico en esa parte del continente en esos años hubiera resultado altamente atractivo para el comercio internacional. El gobierno norteamericano más bien buscaba la garantía de neutralidad de la ruta, un asunto mucho más delicado. En agosto de 1874 Foster escribió a Fish al respecto:

⁷⁵ Ibidem.

Se me ha comentado, por medio de fuentes no oficiales pero confiables, que el gobierno mexicano difícilmente considerará el tema de una convención para garantizar la neutralidad de la ruta, hasta que la empresa haya entrado de lleno en los trabajos de construcción o demostrado su capacidad e intenciones de llevar a término el proyecto en forma exitosa.⁷⁶

Dado el significado estratégico del Istmo de Tehuantepec, el gobierno de Lerdo de Tejada protegió la soberanía nacional frente a los norteamericanos, pues no se avino a garantizar lo que ellos llamaban “la neutralidad de la zona” para la construcción del ferrocarril, lo que probablemente hubiera implicado una fuerte intervención estadounidense en esa zona del país.

La Propuesta del Gral. Rosecrans

Además de las propuestas antes mencionadas y de algunas otras enfocadas a construir tramos pequeños de ferrocarril, el gobierno de Lerdo recibió tres ofertas mayores para la construcción de líneas interoceánicas, aunque no a través del Istmo de Tehuantepec, o bien que conectaban al territorio norteamericano con el mexicano. El Gral. W. S. Rosecrans, quien había sido un héroe republicano de la guerra civil en su país, retomó la iniciativa de una concesión que originalmente se había otorgado a los Sres. Richards, Smiths y Brennan, quienes habían propuesto construir un ferrocarril que partiera de un punto intermedio entre Tecolutla y Tampico para llegar a San Blas pasando por la Capital. La empresa se

⁷⁶ Foster a Fish, 19 de agosto de 1874. Rollo 50

encargaría de deslindar los terrenos baldíos que encontrara a lo largo de las vías y se quedaría con la mitad de todos ellos, entregando la otra mitad al gobierno mexicano.⁷⁷

Sin embargo la fianza inicial nunca fue depositada y la concesión se canceló. Fue entonces cuando la retomó el Graf. Rosecrans, en diciembre de 1871. Lo primero que Rosecrans hizo fue cambiar las condiciones del contrato, debido a que se percató de que no había terrenos baldíos en la zona que se planteó inicialmente. La nueva propuesta indicaba que el ferrocarril partiría de Tuxpan hacia el Pacífico pasando por la capital. Las vías serían angostas, y en este acuerdo no se recibiría ayuda en terrenos, pero ello se compensaría con una subvención de \$ 10,000 por kilómetro construido en vía troncal y \$ 5,000 en vía ramal, pagaderos en bonos de 6% anual.⁷⁸

En su negociación, esta empresa no optó por adueñarse de terreno mexicano, pero sí por cobrar el doble de lo que cobrarían por kilómetro lineal las empresas competidoras o bien las que obtuvieron concesiones para construir líneas más cortas. El alto precio por kilómetro construido, multiplicado por los muchos kilómetros que conformarían una línea como la propuesta por Rosecrans, hizo que su proyecto no tuviera mucha aceptación en el Congreso. En México se desconfió de la idea de construir la línea con vía angosta, ya que en los Estados Unidos no se utilizaba este tipo de vía, por lo que la diferencia complicaría mucho el intercambio entre un país y otro, y los productos se encarecerían debido a los gastos extra de almacenaje y acarreo.

⁷⁷ Cosío Villegas, *op. cit.* p. 713.

⁷⁸ Cosío Villegas, *op. cit.* p. 716

Pero Rosecrans fue tenaz en las negociaciones, y en una ocasión escribió al entonces Secretario de Estado Norteamericano:

Impulsar a las empresas norteamericanas hasta México y en el interior de México hasta dondequiera que puedan entrar generando ganancias, nos dará ventajas que la fuerza y el dinero difícilmente nos darían. Conseguríamos la conquista pacífica de ese país.⁷⁹

Con estas palabras, el General Rosecrans daba muestra de la mentalidad de algunos empresarios y políticos norteamericanos hacia México; se trataba de una conquista pacífica que se lograría precisamente con el apoyo del ferrocarril. No era que el intercambio comercial entre ambos países no fuera benéfico por sí mismo; la problemática residía más bien en el respeto a la soberanía nacional que los norteamericanos pudieran manifestar, sobre todo en el caso de que México decidiera tomar algún camino, ya fuera en materia económica o política, que no coincidiera con los intereses norteamericanos.

Rosecrans sabía perfectamente el momento por el que México atravesaba, conocía el anhelo de paz, y de la necesidad de empezar a ver un progreso material consistente. Con estos elementos en mente, el 16 de mayo de 1872 publicó una carta abierta en el periódico *El Federalista*, en la que se expresaba promisoriamente acerca de la construcción de su proyecto ferroviario en México: “El más dulce y agradable himno para los oídos mexicanos será el silbato de las locomotoras, que dirán a su gente: paz y abundancia, prosperidad y gloria”.⁸⁰

⁷⁹ Citado en David Pletcher, *Rails, Mines and Progress*, Dallas, Kennikat Press, 1972 p. 39.

⁸⁰ Citado en Pletcher, *Op. Cit.* p. 52

A pesar de promover su proyecto ferroviario como una panacea, Rosecrans nunca pudo obtener la concesión que deseaba. El hecho de que hubiera propuestas competidoras dificultó el que el gobierno mexicano aceptara su propuesta. Por otra parte, él no mostró flexibilidad para negociar algunos de sus puntos, como fue el de la vía angosta, una de las principales razones por las cuales perdió el concurso para obtener la concesión, aún cuando su propuesta contaba con simpatizantes dentro de la sociedad mexicana. El Diario Oficial cita y da respuesta a un articulista del Diario Bandera de Juárez en donde se ataca la aparente negativa de Lerdo a otorgar la concesión a Rosecrans:

Debiera asimismo el Sr. Lerdo de abstenerse de entorpecer por medio de sus partidarios el despacho del negocio concerniente al ferrocarril de Rosecrans, y ahora que de él depende no presentar dificultades con solo el objeto de dilatarlo, complicándole de tal manera que no tenga su verificativo.⁸¹

A lo que el Diario Oficial, órgano encargado de difundir la visión del gobierno contestó: “El gobierno ha prorrogado los plazos que el Sr. Rosecrans ha solicitado, franqueándole así todos los medios que están en la órbita de sus facultades”.⁸²

En base a los comentarios del Diario Oficial, además de las palabras de Lerdo, el proyecto de ley antes mencionado, y el hecho mismo de que se otorgaran las concesiones habla de la postura abierta del gobierno con respecto al otorgamiento de concesiones ferroviarias, por lo tanto, en este caso el hecho de que no se procediera con la construcción de la ruta

⁸¹ Citado en el Diario Oficial 11 de enero de 1873

⁸² Ibidem

propuesta por Rosecrans puede atribuirse más bien a su falta de flexibilidad para negociar el ancho de vía con que se construiría la ruta.

La Propuesta de Edward Lee Plumb

El proyecto competidor de Rosecrans fue presentado por Edward Lee Plumb, quien vino a México a finales de 1872 como representante de un consorcio ferrocarrilero integrado por la Compañía Internacional de Ferrocarriles de Texas, y sus asociados de Cairo and Fulton, St. Louis & Iron Mountain, Missouri, Kansas y Texas y la Houston Grand Septentrional. Plumb era un gran conocedor de las cuestiones mexicanas, pues había desempeñado un cargo diplomático en México durante la época de la intervención. Tenía una gran facilidad para el trato con la gente, y de hecho, logró una muy buena relación con Lerdo de Tejada durante la gestión de éste último como ministro de relaciones exteriores de México. Sin embargo, cuando los franceses ocuparon la Ciudad de México en 1863, Plumb sugirió a Seward la ocupación inmediata de la Península de Baja California como una defensa inmediata, y posteriormente, en 1862 y 1866 propuso al Senador Charles Sumner que el gobierno norteamericano pagara cinco años de intereses de la deuda mexicana a cambio de la cesión de la Baja California, dado que esta era la única forma de evitar que México “con su población inferior y heterogénea se convirtiera en una fuente de incontables dificultades políticas para su país”.⁸³ Esta era la mentalidad de los norteamericanos que venían a hacer propuestas de expansión ferroviaria al gobierno mexicano. De allí que José Martí, quien estuvo en México por primera vez durante el gobierno de Lerdo, hablara de la necesidad de

⁸³ Citado en Pletcher, *op. cit.* p. 78.

que los mexicanos actuaran con una gran cautela en su relación con los Estados Unidos.

En 1873 estas compañías se encontraban en medio de un importante proceso de expansión de las líneas ferroviarias norteamericanas. En un memorándum enviado por Edward Lee Plumb al Departamento de Obras Públicas en ese año, se afirmaba que había planes para prolongar las vías hasta San Antonio en 1874.⁸⁴

Su propósito era unir a la Ciudad de México con esta línea pasando por varias ciudades importantes. La ruta tocaría Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato, Silao, León, Lagos y Guadalajara, para después buscar un punto conveniente en la Costa del Pacífico. El ramal partiría de Lagos hacia la frontera tocando Aguascalientes, Zacatecas o San Luis, Saltillo y Monterrey o Monclova, para así llegar al Río Bravo del Norte.⁸⁵ La idea del consorcio era muy ambiciosa, pues pretendía continuar el ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico para después unir este punto con Nueva York por la vía más directa posible. Las implicaciones comerciales del proyecto eran muy vastas, ya que harían posible aumentar el intercambio de mercancías de México con Europa por medio de la línea de Veracruz, y con China y California por medio de la del Pacífico. El memorándum de Plumb hablaba acerca del consumo del azúcar y el café en su país para dejar clara la ventaja que significaría para México aceptar su contrato; de esta forma se fortalecería el abastecimiento de estos productos a los Estados Unidos. El consumo anual de azúcar en su

⁸⁴ Memorándum de Edward L. Plumb al Departamento de Obras Públicas. Rollo 49, pp. 249-250

⁸⁵ Ibidem.

país era de quinientas mil toneladas, de las cuales la nación producía sólo el diez por ciento. En cuanto al café, que no se sembraba en suelo norteamericano, el consumo era de treinta y seis millones de toneladas anuales.⁸⁶ Por otra parte Plumb, al buscar elementos que pudieran convencer al Gobierno Mexicano de aceptar su propuesta, no olvidó elogiar el clima y la naturaleza del país. Estos aspectos significaban un gran atractivo para los viajeros procedentes de los Estados Unidos, y el ferrocarril contribuiría a acrecentar el flujo de visitantes.

En su contrato, la International Railroad of Texas se comprometía a comenzar los trabajos en un lapso de nueve meses a partir de la firma del convenio. Quince meses después de concluido este plazo, se habrían concluido por lo menos cien kilómetros de la línea, y la obra en general avanzaría al ritmo de ciento veinte kilómetros por año, para lograr la terminación de la construcción en un período de diez años. En caso de que la empresa lograra completar la obra un año antes de lo estipulado, el gobierno mexicano se vería obligado a dar un premio de cien mil dólares, doscientos mil por año si se acababa dos años antes, y así sucesivamente.⁸⁷ El capital total de la compañía no debía exceder los cincuenta millones de pesos, y debía estar dividido en acciones de cien dólares cada una, que podían ser negociadas libremente.⁸⁸

El ancho de la vía sería de 1.45 metros, y el gobierno se comprometía a pagar una subvención de \$ 9,000 pesos por kilómetro sin distinción de ramales o troncales. El

⁸⁶ Ibidem

⁸⁷ Contrato concluido entre el Departamento de Obras Públicas y E.L. Plumb. rolo 50.

⁸⁸ Contrato artículo 9º.

subsidio cubriría como máximo la cantidad de 2,721 km., y sería pagadero con el ocho por ciento de los ingresos de las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas, así como también de la aduana que se estableciera en el punto de terminación de la línea en el Pacífico.⁸⁹

En realidad la propuesta de Plumb era un poco menos agresiva que algunas de las anteriores, pues no pedía ninguna compensación además de la monetaria, a diferencia de otras empresas, como la de Boyle Blair que pedía terrenos a los lados de las vías. Sin embargo, el monto de la subvención por kilómetro en el caso de Plumb era más alto. Si se comparan los proyectos de Rosecrans y Plumb puede verse que en realidad las diferencias en cuanto a beneficios para los usuarios eran pocas. Rosecrans pedía una subvención variable dependiendo del tipo de vía, cuyo promedio era de \$ 7,500, mientras que la de Plumb quedaba fija en \$ 9, 000. Por otra parte, los precios que ambas empresas ofrecían a los usuarios eran muy parecidos, como se refleja en la siguiente tabla:

⁸⁹ Contrato, artículos 11° y 12°

VIA ANGOSTA DE ROSECRANS	VIA ANCHA DE PLUMB
1era. Clase \$ 0.04 x Km por persona	1era. Clase \$ 0.04 x Km por persona
2ª. Clase \$ 0.03 x Km por persona	2ª. Clase \$ 0.03 x Km por persona
1era. Clase \$ 0.075 Km / ton	1era. Clase \$ 0.075 Km / ton
2ª. Clase \$ 0.05 x Km por tonelada	2ª. Clase \$ 0.05 x Km por tonelada
3ª. Clase \$ 0.02 y ½	3ª. Clase \$ 0.03 por Km. Por tonelada

96

Aunque los destinos de las rutas eran distintos, los beneficios para los usuarios eran muy similares. Además, el gobierno mexicano no contaba con fondos para subvencionar dos rutas, por lo que, de entre estas dos, había que elegir una a la vez. Así pues, la decisión quedó enfocada en el tipo de vía que debía escogerse. Elegir la vía ancha, de acuerdo al proyecto de Plumb, permitiría entroncar el ferrocarril de México con el de Texas, en tanto que Rosecrans proponía unir su ferrocarril con el de Denver, que también era de vía angosta. Esto implicaba tender las vías a través del desierto de Sonora, y ello, debido a la escasa densidad de población en la zona, no traería al país mayores ventajas económicas ni de avance social.

Cuando el plazo para el pago de la fianza de Rosecrans estaba por vencerse, en octubre de 1872, el general presentó otra iniciativa consistente en elaborar los planos para la construcción de tramos de doscientos kilómetros de vía con un subsidio de \$ 7000 por kilómetro pagaderos en efectivo. Ante esta nueva propuesta el gobierno puso en claro los puntos que el ferrocarril debía tocar: ninguno podía ser desierto, y se tenía que emplear la

⁹⁰ Cosío Villegas, *Historia Moderna de México Vol. II* p. 721.

vía ancha. El General Rosecrans nunca aceptó estas condiciones, y la concesión se declaró caduca en mayo de 1873.⁹¹

En este caso el papel del gobierno mexicano fue de una clara defensa de los intereses nacionales ante una circunstancia que no convenía a los mexicanos, aunque nunca hubo una negativa inicial hacia el proyecto, sino más bien peticiones del gobierno a las que el concesionario no quiso acceder.

Como se mencionó líneas arriba, el ferrocarril México-Veracruz fue construido de tal modo que los dos destinos principales quedaran unidos mediante la ruta más directa posible, sin que los puntos intermedios que se conectaran por medio del tren fueran importantes. Sin embargo Lerdo, como puede verse en el caso de la propuesta de Rosecrans, mostró una visión diferente. El hecho de haber rechazado el proyecto debido a que pasaba por un desierto, muestra una postura distinta por parte de su gobierno en cuanto a la función que el ferrocarril debía tener dentro del ámbito nacional. De este modo quedó claro que para su gobierno el ferrocarril debía ser una obra que beneficiara a la población de los lugares por los que pasara, y un desierto no era la mejor elección para lograrlo.

La Compañía de los Catorce

La Empresa de los Catorce merece atención especial, ya que su participación y el trato que

⁹¹ Cosío Villegas, *op cit.*, p. 730.

Gerdo le dio brindan información valiosa sobre la idea que él pudo haber tenido con respecto al desarrollo ferroviario de México durante su gobierno, sobre todo en relación con la inversión extranjera. En estos años, ante propuestas de construcción de líneas de tren de tan amplio alcance como las de Rosecrans y Plumb, surgió una tercera opción. Se trataba de una empresa con participación mexicana, aunque no al 100%. Su nombre oficial era Compañía Mexicana Limitada, pero se le conocía popularmente como la “Compañía de los Catorce”.

Esta empresa, encabezada por los Sres. Beneke, Lascuráin y Camacho, propuso otra alternativa para resolver el problema de la comunicación entre la Ciudad de México y la frontera norte. Los Catorce prometieron un capital de \$ 240 millones, y su subvención sería de \$ 8000 pesos por kilómetro,⁹² es decir, más cara que la segunda propuesta de Rosecrans, y de menor precio con respecto a la de Plumb. Sus partidarios afirmaban que era una ventaja que el ferrocarril fuera construido por una empresa mexicana, en vista de que resultaría más fácil la intervención del gobierno en ella, e incluso se fundó una lotería para apoyarla. En su correspondencia con el Secretario de Estado, Foster afirmaba que la concesión de Plumb fue revocada para dar la oportunidad a una compañía que decía ser mexicana pero que en realidad tenía seis miembros mexicanos y ocho británicos.⁹³

Hubiera sido significativo que la construcción de los ferrocarriles de México se llevara a cabo con capital nacional, pues de este modo el gobierno se podría haber tranquilizado con respecto al peligro de expansionismo territorial por parte de los Estados Unidos, o bien

⁹² Cosío Villegas, *op.cit.* p. 735.

⁹³ Carta de Foster a Fish, México, 24 de enero de 1873. Rollo 50 pp. 290-291

ESTA COPIA NO SE
DE LA BIBLIOTECA

respecto a cualquier situación desventajosa con otro país extranjero. Además, hubiera sido más fácil que el gobierno interviniera en una empresa de esta naturaleza en cuestiones como regulaciones de precio, o incluso desviaciones de las rutas mismas; sin embargo, la empresa presentaba serios inconvenientes, aunque de una índole diferente. En primer lugar, el capital de esta empresa no estaba suscrito en ningún lado, y los concesionarios carecían de toda experiencia en el ramo ferroviario, lo que en realidad constituía una desventaja si se les comparaba con sus competidores norteamericanos. La empresa mexicana le aseguró al gobierno que contaría con un capital de 240 millones de pesos, una cifra mayor que las que ofrecían las otras dos empresas para financiar sus respectivas propuestas. En realidad esta cifra era enorme en proporción al proyecto y en el contexto de la época. Por otra parte, bajaron la subvención pedida por kilómetro de 9,000 a 8,000 pesos en el último momento, y parece ser que la rebaja inclinó al gobierno a otorgar la concesión a esta empresa.

Sin duda la decisión fue difícil, debido a que, si bien con una empresa de esta naturaleza los intereses políticos del país estaban seguros, la realidad era que “los catorce” habían ofrecido ventajas que en realidad no podían ofrecer debido a su inexperiencia. Además, el enorme capital que ofrecieron no estaba suscrito en ninguna parte, por lo que el proyecto nunca fue siquiera iniciado. En mayo del mismo año, el acuerdo con esta empresa se declaró caduco debido a que la fianza reglamentaria jamás fue depositada.

Después de este fracaso, se pensó en dividir la construcción de la línea hacia la frontera norte en tramos más cortos, y el gobierno dio a Antonio Mendizábal y a Sebastián Camacho la concesión para construir el ferrocarril que iría de la capital a León en noviembre de 1874, seis meses después de la cancelación de la concesión de los Catorce.

La idea era que Plumb construyera el tramo de León a la frontera norte, pero la Revuelta de Tuxtepec, que empezó pocos meses después, impidió que se llevaran a cabo las obras.

Aparentemente, el haber negado la concesión a Plumb y optado a favor de la Compañía de los Catorce provocó un retraso en la construcción de la línea, e incluso se puede pensar que ese fue el motivo por el que Lerdo pasó a la historia como un presidente que no logró prácticamente nada en cuanto a la construcción de ferrocarriles. Sin embargo, se pueden inferir algunos puntos importantes acerca de sus ideas en materia de expansión ferroviaria, a partir de la decisión que tomó.

Uno de los puntos principales fue el que Lerdo haya optado por una empresa al menos parcialmente mexicana, ya que esta opción reduciría los conflictos de soberanía nacional o de territorio, además de que sería más fácil para el gobierno influir en aspectos tales como los puntos por dónde pasaría la ruta, las tarifas, etc. De hecho, la Compañía Mexicana Limitada, dio a elegir al gobierno el punto en la frontera norte al que la línea llegaría, y esta era una ventaja que una empresa norteamericana tal vez no hubiera dado al gobierno.

Por otra parte, tal vez mediante esta acción Lerdo pretendía sentar el precedente para que comenzara a haber empresarios mexicanos con un nuevo enfoque hacia la inversión en grandes proyectos, es decir, que invirtieran en obras con un mayor nivel de riesgo para apoyar el crecimiento del país.

Entre septiembre de 1874 y junio de 1875, se dieron varias concesiones a particulares para la construcción de líneas locales. Entre ellas estaba la que iría de Zacatecas a Villa de

Guadalupe, la de Jalapa a Coatepec, y la que uniría a Oaxaca con el ferrocarril México Veracruz. La construcción de la primera se detuvo por falta de fondos, mientras que las dos últimas se vieron paralizadas debido a la revuelta de Tuxtepec.

Concesiones ferroviarias otorgadas durante la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada

Concesionario	Nacionalidad	Ruta concesionada	Razones por las que no se llevó a cabo
Boyle Blair	norteamericana/ inglesa	Tucson-Guaymas	Nunca se depositó la fianza requerida
Don Stevens	norteamericana	Interoceánico por Tehuantepec	E.U. solicitaba una garantía de neutralidad en la ruta y no se le dio.
Plumb	norteamericana	De la capital con la frontera norte y el Pacifico, pasando por varios puntos intermedios	Se prefirió a los 14 .
pañía tada.	Mexicana a	Mexicano/ingles De la capital a la frontera norte con ramal al Pacifico	No contaba con el capital ofrecido..
Rosecrans	Norteamericana	De Tuxpan al Pacifico norte, para conectarse con el ferrocarril de Denver	El concesionario no estuvo dispuesto a negociar con respecto al ancho de la vía
dizabal y Camacho	Mexicana	De la capital a León	La detuvo la Revuelta de Tuxtepec
onio Sánchez	Mexicana	Zacatecas a Villa de GDPE. (en Zacatecas)	No reunió los fondos para la fianza
roniz	Español radicado en México	De Jalapa a Coatepec	La detuvo la Revuelta de Tuxtepec
Esperón	Mexicana	De la Ciudad de Oaxaca para conectarse con el Ferrocarril Mexicano	La detuvo la Revuelta de Tuxtepec
stebán Camacho	Mexicana	De Matamoros a Barra de Jesús María	La detuvo la Revuelta de Tuxtepec

El cuadro de la página anterior muestra la totalidad de concesiones que el Presidente Lerdo dio durante su gobierno, junto con las causas por las que la construcción no progresó. Las razones fueron varias, desde la falta de recursos de las empresas, hasta las circunstancias nacionales desfavorables, pero en ninguno de los casos se podría alegar que la falta de expansión ferroviaria se debiera a la falta de facilidades por parte del gobierno.

El hecho de que las concesiones fueran otorgadas nos habla del criterio que prevaleció en el gobierno entre 1872 y 1876 en materia ferroviaria. Había una intención por parte del régimen de que hubiera una expansión en este ámbito; sin embargo, ya fuera porque los inversionistas que obtenían las concesiones no contaban con medios para construir, o bien por las condiciones de inestabilidad a finales del período, las construcciones no fueron llevadas a cabo.

La preferencia por otorgar la concesión para el ferrocarril a la frontera norte a la Compañía de los Catorce, habla de la intención del Presidente Lerdo de optar por inversiones locales para evadir la problemática que implicaba negociar con extranjeros en este ramo. El punto queda aún más claro si se recuerda que la opción competidora era la de Plumb, una propuesta hecha por una empresa con capital y experiencia en el ramo ferroviario. Si embargo, cabe preguntarse qué tan realista fue el gobierno de Lerdo al tomar esta decisión, dado que había habido varios casos de concesiones que habían caducado debido a la incapacidad de las empresas para depositar las fianzas requeridas para siquiera iniciar los

proyectos, por lo que hubiera sido importante cerciorarse de que los doscientos cuarenta millones, que representaban un monto más de diez veces mayor que la cantidad que se había empleado en la construcción del Ferrocarril Mexicano, eran los fondos con que la empresa realmente contaba para financiar la obra.

Finalmente, el capital mexicano contribuyó a construir pequeños tramos de vía para trenes jalados por tracción animal, aunque varias de las concesiones fracasaron por falta de fondos, o en algunos otros casos debido a los problemas políticos del momento.

Durante el gobierno de Lerdo había en el Congreso posturas de carácter diverso con respecto a la inversión en ferrocarriles. El concurso entre Rosecrans, Plumb y la Compañía de los Catorce dejó ver con claridad las posturas con respecto a las concesiones ferroviarias a extranjeros. Ramón Guzmán, quien estaba a cargo del Comité Industrial, era representante de los que pensaban que era contrario tanto a los intereses políticos como comerciales de México, otorgar una concesión para la construcción de ferrocarriles en la República a una empresa norteamericana. Guzmán afirmó también que era mucho más seguro confiar la construcción a una administración y un capital europeos, pues para él, la extensión del sistema ferroviario norteamericano a territorio mexicano sería usada para facilitar otra invasión por parte de aquel país; Guzmán atribuía a los Estados Unidos un espíritu de expansionismo territorial y de hostilidad.⁹⁴ Dentro de su correspondencia, Foster señala que dada la posición de Guzmán en el Congreso y su relación confidencial con la administración, estas declaraciones eran especialmente significativas.⁹⁵

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ Ibidem.

Sin embargo, si bien la posición de Lerdo era cautelosa en el trato con los Estados Unidos, no lo era tanto como para ni siquiera considerar la posibilidad de que hubiera inversión norteamericana en México en el ramo ferroviario, pues de otro modo, no hubiera tomado en cuenta las propuestas de Rosecrans y Plumb. De hecho, Lerdo incluso llegó a proponer que las dos empresas se unieran para utilizar una sola concesión, debido a que el gobierno en ese momento no tenía la capacidad de subvencionar a dos empresas al mismo tiempo.

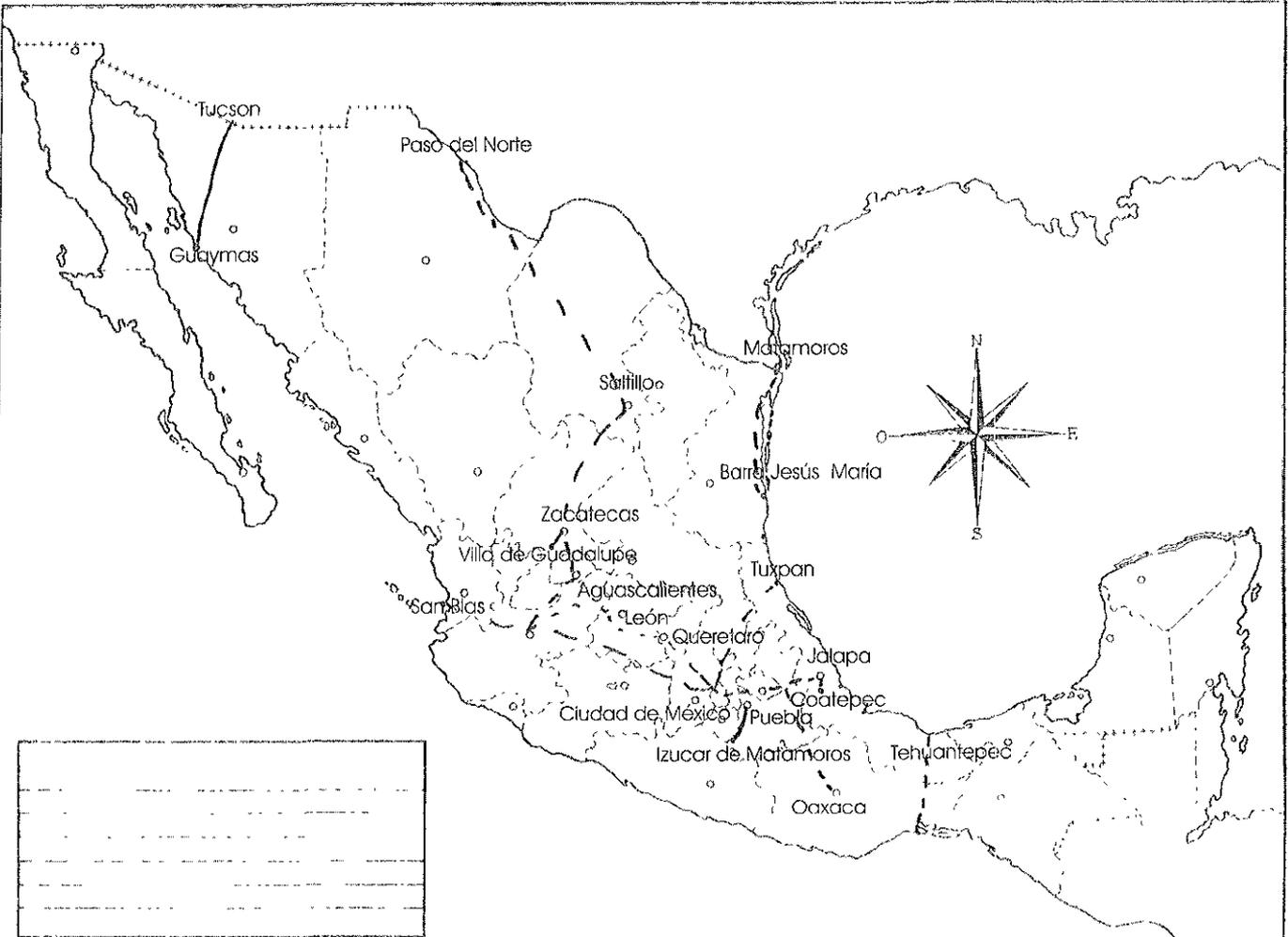
Por otra parte, los intereses europeos en México se desarrollaron con cautela durante el gobierno de Lerdo debido a la derrota del imperio, pero pocos años después, ya durante el gobierno de Díaz, se veía como las empresas europeas se concentraban en ámbitos de inversión diferentes al de los transportes, como por ejemplo la banca y el comercio. Así que, entre 1872 y 1876, era difícil pensar en que los europeos vinieran a México a invertir en el tendido de líneas ferroviarias, aunque personas como Guzmán lo consideraran conveniente. Fue así como, si se deseaba que el país avanzara en materia de comunicación, las opciones de financiamiento para la construcción eran dos: norteamericanos o mexicanos, y ya se había visto el fracaso de la Compañía de los Catorce.

El gobierno federal tenía entonces que ser mediador entre las diferentes posturas, velar por los intereses del país, defender la soberanía nacional y promover el desarrollo económico de México. Lerdo mantuvo una postura bastante centrada en medio de una lluvia de posturas encontradas. No estaba totalmente a favor de la inversión norteamericana, pues se negó a aceptar términos poco convenientes para el país, como fue el caso de la línea de Rosecrans que pasaría por el desierto. Tampoco fue anti-norteamericano, ya que escuchó

las propuestas de las dos principales empresas y varias otras, y nunca se negó a aceptarlas siempre y cuando los términos fueran convenientes para el país.

Sebastián Lerdo de Tejada otorgó varias concesiones ferroviarias en sus cuatro años como presidente, de las cuales ninguna fructificó en la construcción de una línea ferroviaria completa. Sin embargo, durante los cuatro años inmediatamente posteriores, Porfirio Díaz logró la conclusión de la línea del Ferrocarril Central, que pronto se convertiría en la columna vertebral de toda la red ferroviaria de México, en sólo cuatro años ¿A qué se debió este marcado avance en la construcción de ferrocarriles? ¿Se trató de circunstancias diferentes, o bien de distintos criterios por parte de cada uno de estos presidentes? Las siguientes páginas intentan responder al por qué hubo una diferencia tan marcada en cuanto a la política para la construcción de trenes en dos períodos presidenciales sucesivos.

CONCESIONES FERROVIARIAS OTORGADAS POR LERDO DE TEJADA



CAPITULO III

HACIA UNA MAYOR COMPRENSIÓN DE LA POLÍTICA FERROVIARIA DE
LERDO: UNA COMPARACIÓN ENTRE LA POLÍTICA FERROVIARIA DE
LERDO Y LA DE DÍAZ

El tercer y último capítulo de este trabajo tiene como objetivo el establecer una comparación entre la política ferroviaria de Sebastián Lerdo de Tejada y la del Presidente Porfirio Díaz, con la finalidad de comprender más a fondo la postura del presidente Lerdo sobre este tema. La diferencia en cuanto a los resultados de la expansión ferroviaria de ambos gobiernos es sustancial. En 1875, todavía durante el gobierno de Lerdo, había 663km de vías férreas, que se habían construido a lo largo de muchos años; la mayor parte de esta distancia estaba comprendida dentro de la ruta del Ferrocarril Mexicano. En cambio, para 1880, es decir, después de sólo cuatro años de que Díaz accedió al poder, había 1080 km construidos, y para 1885, había 6010 km de vías férreas.⁹⁶ De este modo, para finales del porfiriato México contaba con 19,000 Km de líneas ferroviarias, el 80% de las cuales fueron construidas con capital norteamericano.⁹⁷

La primera pregunta que surge en este sentido es ¿Qué fue lo que cambió? ¿Se trató de un cambio en el entorno internacional, o fue más bien alguna modificación en las circunstancias nacionales, o en el enfoque del gobierno lo que motivó resultados tan distintos? Para responder a estas preguntas es necesario tomar en cuenta la permanencia de Díaz en el poder, que fue mucho mayor que la de Lerdo, además de que su actitud hacia la política nacional fue diferente, y de hecho, se resume en la conocida frase “poca política y mucha administración”. Pero además de esto, cada uno sostuvo una postura distinta con respecto a la cuestión ferroviaria, y ello dio resultados diferentes.

⁹⁶ Lorena May Parice, *Porfirio Díaz Railroads and Development in Northern Mexico: a study of Government Policy towards the Central and National Railroads 1876-1910* Universidad de California, 1981. p. 93

El capítulo comienza comentando el enfoque inicial del Presidente Díaz para la expansión de los ferrocarriles con capital nacional. Esta cuestión presenta un interés especial, debido a que Díaz pareció comprender con suma claridad el alcance de los inversionistas nacionales en este tipo de proyectos, en tanto que por lo que se ve, para Lerdo no fue tan claro. Tal vez Lerdo se dejó llevar más por el ideal liberal del fortalecimiento de una pequeña burguesía mexicana que por los datos reales, que permitían ver que los inversionistas mexicanos tradicionalmente estaban involucrados más bien en el comercio, en variadas formas de especulación y en inversión inmobiliaria que en inversiones de carácter productivo.⁹⁸

El siguiente tema del capítulo se refiere a la concesión para la construcción del Ferrocarril Central, una línea con características similares a las propuestas que se le hicieron a Lerdo, pero que Díaz logró completar. La finalidad de tocar este punto es ayudar a detectar diferencias clave entre las posturas de los dos mandatarios que ayuden a determinar una razón concreta por la que Lerdo no avanzó en la construcción de líneas ferroviarias.

III.1 El plan inicial de Díaz con respecto a la expansión ferroviaria en México

En el capítulo anterior se comentó que, al preferir Lerdo a la Compañía de los Catorce por sobre las dos propuestas de empresas norteamericanas por el hecho de tener una parte importante de capital mexicano, se perdió la posibilidad de concretar el comienzo de la construcción de nuevas líneas ferroviarias en México en ese momento. Sin embargo, la idea

⁹⁷ Parlee, *op. cit.* p. 4

⁹⁸ Ciro Cardoso *Formación y Desarrollo de la Burguesía en México Siglo XIX* México, Siglo XXI, p. 18

de aprovechar el capital nacional para avanzar en la cuestión ferroviaria seguía siendo valiosa, pues el trato del gobierno con este tipo de empresas presentaba ventajas que ya se han comentado. Cabe entonces preguntarse si el Presidente Díaz consideró esta posibilidad para facilitar la expansión de las rutas de tren en México.

Al comenzar su primer período como presidente, Díaz tuvo bastantes dificultades para obtener el reconocimiento de los Estados Unidos como mandatario mexicano, debido a que subió al poder inicialmente mediante una revuelta, y también a que con este pretexto, se le presionó para que México diera solución a todas las quejas de norteamericanos contra mexicanos que se habían acumulado desde la guerra de 1847. Esta situación provocó cierta tensión en las relaciones entre ambos países, por lo que los primeros meses del gobierno de Díaz no fueron propicios para llevar a cabo negociaciones en lo referente a concesiones ferroviarias.

Sin embargo, poco tiempo después de haber iniciado su primer período presidencial, Díaz generó una opción para el crecimiento de la red ferroviaria mexicana. Su proyecto consistió en impulsar a los gobiernos estatales para que construyeran líneas locales. Las intenciones de utilizar este mecanismo para aumentar el número de kilómetros de ferrocarril en el país eran varias. La primera era la de fomentar cierta autonomía con respecto a la inversión norteamericana en el ramo.

Por otra parte, era una forma de satisfacer las necesidades de comunicación interna que de otro modo no quedarían cubiertas, debido a que este tipo de líneas cortas, ya fuera dentro de un solo estado o bien conectando a dos de ellos, no era atractivo para los inversionistas

norteamericanos; quienes más bien buscaban construir rutas hacia la frontera norte, o hacia el Pacífico, con el fin de facilitar el tránsito de sus mercancías hacia el mercado mexicano y hasta Asia.

La tercera ventaja que el gobierno porfirista pudo haber visto en este esquema era la de fomentar la inversión nacional en forma realista y sistematizada en el esquema nacional de transportes. La propuesta de la Compañía de los Catorce era muy ambiciosa, y resultaba sumamente cara, éstas obras en cambio, eran de carácter local, sus costos eran mucho menores, y por lo tanto, resultaban una manera más asequible de motivar a la inversión mexicana a participar con éxito en el rubro ferroviario.

De modo que, bajo este esquema de construcción donde los gobiernos estatales eran responsables de conseguir el financiamiento, se otorgaron varias concesiones. Pero aunque hubo resultados, éstos no fueron los deseados, ya que entre 1876 y 1880, es decir, durante el primer período presidencial de Díaz, sólo se construyeron 200km de vías férreas⁹⁹.

Además de este corto logro en cuanto a los kilómetros construidos, hubo problemas relativos a la jurisdicción de las diferentes entidades estatales, ya que algunos proyectos involucraban la construcción de una línea interestatal que conectaría a dos entidades. Sin embargo, si uno de los estados fallaba en cuanto a la construcción de su parte, el otro reclamaba el derecho de continuar el tendido de las vías, aún si se trataba de una zona fuera de su territorio. De esta forma, se otorgaron permisos para la construcción de líneas paralelas hacia un mismo lugar, en aras del respeto a la jurisdicción de los estados, aunque

ello implicara una doble inversión de recursos que se podría manejar en forma más provechosa.

Bajo esta manera de construir, muchos estados no pudieron reunir el capital suficiente para llevar a cabo la inversión correspondiente de acuerdo a la concesión que habían obtenido, por lo que su opción era ceder la concesión a alguna empresa extranjera que estuviera interesada en adquirirla. Esta transferencia requería de la autorización del Congreso, que en general no mostró oposición a que las concesiones cambiaran de dueño, por lo que en poco tiempo, muchas de ellas eran ya propiedad de empresas extranjeras que pensaban que con el tiempo las vías locales formarían parte de líneas de alcance internacional. Muy probablemente, a través de estos proyectos Díaz logró ubicar claramente el alcance tanto de los gobiernos estatales como de los inversionistas nacionales para invertir en la expansión del ferrocarril. No se podía decir que su capacidad de participación fuera nula, pero tenía un límite tal que no le permitía ser la fuente de financiamiento para proyectos mayores, y Díaz lo comprendió claramente. En el caso de Lerdo, al parecer no hubo esta claridad en cuanto a los alcances de la inversión nacional, si bien la favorecía, como en el caso de los catorce, tal vez no supo darle la dimensión adecuada en cuanto a sus posibilidades reales.

Díaz comprendía el alcance y la disposición del capital nacional para la inversión en ferrocarriles y la aprovechó; sin por eso dejar de pensar que también había lugar, y necesidad, de incluir al capital extranjero en la expansión de los ferrocarriles en México. A continuación se hablará del contexto, junto con las dificultades a las que se enfrentó Díaz

⁹⁹ Ibid., p. 45

para dar luz verde a la construcción de este primer gran proyecto ferroviario de su administración y se establece una comparación con la postura de Lerdo que permite comprender un poco más a fondo el proceder de Lerdo en este sentido.

III.2 El otorgamiento de la concesión para la construcción del Ferrocarril Central

El Ferrocarril Central fue el primer gran resultado de la política ferroviaria del Presidente Díaz. La ubicación estratégica de la ruta fue de gran importancia, ya que sus líneas troncales y ramales en conjunto representaban más de la cuarta parte de todos los ferrocarriles mexicanos antes de la creación de la empresa Ferrocarriles Nacionales.¹⁰⁰

El Ferrocarril Central fue el primero en conectar la capital del país con la frontera norteamericana, vía Ciudad Juárez, pero aunque este era un avance crucial, no fue el único. El Central tenía un ramal a Tampico, que se convirtió en competencia del Ferrocarril Mexicano de Veracruz para el tráfico comercial del norte del país hacia el Golfo, y además vinculó a la Ciudad de Guadalajara, de gran importancia comercial, en su ramal hacia el Pacífico.

De haberse llevado a cabo, las propuestas hechas a Lerdo por empresas norteamericanas hubieran tenido alcances similares, de modo que, es interesante preguntarse ¿en qué

¹⁰⁰ Kuntz, op.cit. p 22

radicaron las diferencias que hicieron que, en el caso del Presidente Díaz este avance sí fuera posible? Para responder a esta pregunta se revisará el contexto en el que se tomó la decisión con toda su problemática, hasta llegar al momento en que fue aprobada.

Cuando Porfirio Díaz llegó al poder, sentía que México no podía darse el lujo de esperar el curso natural de los acontecimientos para lograr el avance económico y el progreso del país, ya que, como se ha mencionado antes, había varios países en el mundo que tenían un mayor número de kilómetros de líneas de ferrocarril en esos años, y en particular, las vías férreas en los Estados Unidos se extendían a una velocidad vertiginosa, y era difícil que la frontera entre ambas naciones contuviera ese crecimiento. En las últimas décadas del siglo XIX, el ferrocarril era claramente una puerta de acceso a la modernidad; no tenerlo significaba volverse un país aislado del resto del mundo. Ante este panorama, el gobierno más bien debía asumir, según la perspectiva de Díaz, un papel activo en la economía, promoviendo las obras públicas vitales, como era el ferrocarril, para que constituyeran la base del desarrollo futuro.¹⁰¹ Sin embargo, el único órgano facultado para ratificar las decisiones del ejecutivo mexicano en este sentido era el Congreso, y dentro de él había, en esos años, algunos miembros a favor de la construcción de esta extensa obra ferroviaria, pero también muchos otros temerosos de una posible intervención norteamericana, y aún otros que eran opositores a la presidencia del Gral. Díaz, y que, al saber que él estaba totalmente a favor de este proyecto, tratarían de aplazarlo por ese solo hecho.

Pero a pesar de esta oposición, el ánimo del primer mandatario se vio fortalecido una vez que, en abril de 1878, su homólogo norteamericano le dio el reconocimiento como legítimo

presidente de México. En este momento Díaz expresó a James Sullivan, representante de la empresa que solicitaba la concesión del Central: “escribo para manifestarle que desde el momento en que aprobé oficialmente el contrato, revelé que mi opinión es del todo favorable a él, y después de aquella aprobación no he tenido motivo para cambiar de sentir”.¹⁰² A juzgar por estas palabras, Díaz estuvo a favor de la concesión desde el principio, pero, al no ser reconocido como presidente legítimo por los Estados Unidos, apoyar a una empresa norteamericana, máxime frente a sus opositores, hubiera tenido un tinte de falta de dignidad por tratarse de una empresa procedente de un país que no lo reconocía en su cargo, lo cual iba en claro detrimento de su imagen. Pero una vez otorgado el reconocimiento, la figura presidencial se fortaleció notablemente y pudo defender mucho más abiertamente la construcción del Central.

Es de llamar la atención la firmeza con la que el Gral. Díaz estaba centrado en la idea de que el desarrollo económico era la llave para el avance del país, dando un gran énfasis a la construcción de ferrocarriles, ya que, aún cuando la situación política le fue en un momento dado claramente adversa, Díaz mantuvo la mira sobre el objetivo que él pensaba debía perseguir en aras de construir el proyecto de nación por medio del cual el país mejoraría. De hecho, al observar esta actitud del Presidente Díaz se recuerda en forma inmediata la frase que tradicionalmente se ha usado para describir su régimen: “poca política, mucha administración”.

¹⁰¹Ibid p 1

¹⁰² Carta de Díaz a Sullivan, 1° de diciembre de 1877, citada en Kuntz, *op. cit.* p. 35

A pesar del fortalecimiento de la figura presidencial, los opositores en el Congreso tenían diversos argumentos: decían que la ruta propuesta debía limitarse a unir la capital con un punto del Pacífico por dos razones: la primera era que el gobierno no tenía fondos suficientes para pagar mayores subsidios, y la segunda que, el hecho de construir un ramal hacia la frontera norte no servía a intereses públicos, sino privados, y por lo tanto, no correspondía al gobierno mexicano financiar dicha obra. Otro punto que ayuda a comprender las dificultades que se mostraban en el Congreso con respecto a los ferrocarriles, es la proximidad de las elecciones presidenciales, que debían llevarse a cabo en 1880. Esta circunstancia generaba fuertes discusiones entre grupos de poder dentro del Congreso ya fueran afines o contrarios al Presidente Díaz.

Pero Díaz logró su propósito aún a pesar de tan marcada oposición, de una manera congruente con la forma de gobernar que marcó sus demás períodos al frente del poder ejecutivo. El 3 de abril de 1880, Díaz expidió un decreto por medio del cual se traspasaba a la compañía de Robert Symon y socios, formalmente llamada la Atchison, Topeka y Santa Fe, la concesión que anteriormente se había otorgado, sin obtener resultados, a Sebastián Camacho para construir una línea de la Ciudad de México a León, Gto. Sin embargo, el presidente cambió en forma sustancial los alcances de la concesión, pues ahora se construiría un ferrocarril que partiera de la capital para llegar a Paso del Norte, con un ramal a Guadalajara y a San Luis Potosí. Como se ha mencionado páginas atrás, un cambio de esta naturaleza requería de la aprobación del Congreso, pero Díaz, al reparar en el tiempo que había pasado en discusiones que después de algunos años no habían dado ningún resultado, emitió un decreto a nombre de “el gobierno”, pasando por alto el hecho de que el poder legislativo debía de haber estado incluido en la toma de esta decisión.

Es claro que esta decisión causó gran revuelo entre los legisladores, pero después de un tiempo el conflicto se acalló, y las obras ferroviarias siguieron su curso. El análisis de esta forma de actuar del Presidente Díaz nos brinda interesantes elementos de comparación con respecto al proceder de Don Sebastián Lerdo de Tejada. Él, por su formación y sus convicciones políticas, era un personaje sumamente legalista, y a pesar de su apertura hacia la expansión ferroviaria, e incluso hacia las concesiones a extranjeros, probablemente nunca hubiera optado por ignorar al Congreso con tal de dar celeridad a un proyecto, por más importancia que él mismo le hubiera conferido.

De hecho, esta decisión de Díaz nos remite a la opción que tomó Benito Juárez para llevar a cabo la conclusión de la línea México- Veracruz. Juárez reanudó la concesión que se había dado a la empresa británica que pactó con el Emperador Maximiliano para avanzar la construcción de la línea, es decir, perdonó a la empresa su comportamiento, e incluso la premió reanudando la concesión en términos sumamente ventajosos para ellos. Un ejemplo de esto fue el acuerdo de pagar una subvención anual de \$ 560 mil pesos “leal y cumplidamente, sin sujetar jamás dicha cantidad a ninguna suspensión, reducción o cualquiera otra reforma que se decrete o convenga, respecto de la deuda nacional”.¹⁰³ Juárez actuó de esta manera debido a que veía con claridad la importancia del ferrocarril, además de las circunstancias políticas que ya se han mencionado líneas arriba, pero también pudo hacerlo debido a que en esos momentos todavía gozaba de las facultades extraordinarias con que se le había investido debido a la guerra de intervención. De no

haber sido así, probablemente hubiera encontrado mucha oposición en el Congreso para reanudar una concesión que se consideraba onerosa, pero cuya obra significaba importantes beneficios para el país.

El punto de comparación es interesante, ya que al parecer, la diversidad en cuanto a posturas políticas que había en el país, junto con la apertura de expresión, hacían que fuera necesaria una figura presidencial fuerte, ya fuera con facultades “extraordinarias” o bien, dispuesto a actuar sin apego estricto a la ley, para concretar un proyecto como el ferrocarril en las circunstancias en que se encontraban tanto Juárez como Díaz en sus respectivos momentos históricos.

El paso dado por el Presidente Díaz en este sentido fue de importancia capital, debido a que sentó precedentes en dos aspectos: el primero fue el papel del ejecutivo en la toma de decisiones con respecto al otorgamiento de concesiones ferroviarias, y el segundo fue el papel de la inversión norteamericana en el desarrollo de la red ferroviaria del país.¹⁰⁴ El hecho de que no se juzgara formalmente al presidente por su decisión, dejaba establecido que el ejecutivo podía tomar decisiones con respecto a las concesiones ferroviarias por sí mismo, y además sentaba el precedente de que las inversiones de empresas norteamericanas en el ámbito ferroviario eran perfectamente aceptables, a pesar de las muchas protestas que pudiera haber al respecto en ciertos sectores del Congreso mexicano.

¹⁰³ Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, citado en Kuntz, *op. cit.* p. 54

¹⁰⁴ Kuntz, *op. cit.* p. 45

En realidad la manera en que Díaz actuó al ignorar al Congreso para tomar la decisión de otorgar la concesión puede leerse dentro de un marco mucho más amplio en términos de una nueva etapa en la historia económica de México. Agustín Cueva, explica la circunstancia refiriéndose a toda América Latina en la siguiente forma: La acentuación del carácter autoritario del estado oligárquico latinoamericano fue una palanca fundamental de la primera fase de la acumulación capitalista, su autoritarismo constituye una potencia económica.¹⁰⁵ En otras palabras, el contexto estaba dado para que los capitales extranjeros, en este caso norteamericanos, entraran con fuerza al ámbito ferroviario mexicano; Lerdo de Tejada estaba dispuesto a aceptarlos, porque veía en ellos una salida viable para el país, pero él no era la figura autoritaria capaz de concentrar el poder para dar pie a la acumulación de capital de la que habla Cueva, ya que su formación como político se había dado en otro momento, entre liberales que anhelaban que el país se llenara de pequeños propietarios y para quienes la legalidad era un valor central, y la oposición del Congreso ante el ejecutivo un punto medular en la dinámica política del país.

Aún cuando Díaz no actuó conforme a derecho, en esta forma logró brincar el obstáculo que en un momento dado significaba el Congreso para tomar esta decisión, debido a la cantidad de tendencias políticas diversas y de intereses particulares que se encontraban representados dentro de él. En realidad, tomó bastante tiempo a los opositores de la inversión norteamericana en el Congreso comprender que era inevitable que los capitales estadounidenses entraran a México en el campo ferroviario, debido a sus propios intereses comerciales; algo que Díaz tuvo claro prácticamente desde principios de su gobierno.

¹⁰⁵ Cueva, *op cit* p. 141.

Resulta interesante comparar las condiciones que el gobierno de Porfirio Díaz estableció para esta concesión, con las que se habían pactado con Edward Lee Plumb en la época de Lerdo, con el fin de conocer más acerca de la postura de Lerdo en este sentido utilizando un parámetro más: el de la comparación con la primera concesión otorgada por el Presidente Díaz a una empresa extranjera de ferrocarriles. A continuación se presenta un cuadro comparativo con las principales condiciones de los contratos en cada caso:

Cuadro comparativo entre la concesión del Ferrocarril Central y la propuesta que E.L.

Plumb hizo al Presidente Lerdo

Concesión otorgada por Díaz a la Atchison, Topeka y Santa Fe	Concesión propuesta a Lerdo de Tejada por E.L. Plumb
<ul style="list-style-type: none"> ◦ Destino Original de la línea: Ciudad de México a Paso del Norte, con ramal hacia el Pacífico pasado por Guadalajara. (Tiempo después se añadió el ramal hacia Tampico) ◦ La empresa y sus miembros se considerarían como mexicanos en todo lo referente a la concesión. Sería necesario tener un representante del gobierno en la junta directiva de la compañía ◦ La empresa no podía transferir alienar ni hipotecar la concesión, ni las vías ni el telégrafo ni ninguna propiedad anexa a un gobierno extranjero ◦ Se otorgaría subvención de \$ 9500 pesos por kilómetro construido ◦ Se otorgaría una extensión de vía de 70 m a todo lo largo de la vía ◦ Todos los minerales que se encontraran durante las excavaciones de la obra pasarían a ser propiedad de la empresa, a condición de que los hallazgos serían declarados y explotados de acuerdo a la legislación en materia de minas. ◦ No se otorgaría ningún premio en caso de que la obra se concluyera antes del plazo estipulado. 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Destino de la línea: Ciudad de México a la costa del Pacífico y de algún punto intermedio al Río Bravo del Norte ◦ La empresa y sus miembros se considerarían como mexicanos en todo lo referente a la concesión. ◦ La empresa no podía transferir alienar ni hipotecar la concesión, ni las vías ni el telégrafo ni ninguna propiedad anexa a un gobierno extranjero. ◦ Se otorgaría subvención de \$ 9000 pesos por kilómetro construido. ◦ Se otorgaría una extensión de vía de 65 m a todo lo largo de la vía Si se trataba de propiedades estatales, sin cargo alguno, y de ser privadas, previa indemnización ◦ Todos los minerales que se encontraran durante las excavaciones de la obra pasarían a ser propiedad de la empresa, a condición de que los hallazgos serían declarados y explotados de acuerdo a la legislación en materia de minas. ◦ Por cada año menos que la empresa se tomara en concluir el trabajo, el gobierno debía de dar un pago extra de \$ 100,000 pesos por un año, \$ 200,000 por dos años, y así sucesivamente.

Como puede verse a partir de este cuadro, las condiciones de ambas concesiones eran sumamente parecidas. El ferrocarril central podría haber ofrecido un poco más de ventaja debido a que ofrecía una conexión un poco más directa entre la capital mexicana y la frontera norte, pero al final las rutas eran sumamente parecidas. En cuanto a los precios por kilómetro construido, el Central era apenas un 5.5% más caro que la propuesta de Plumb.

Otro de los aspectos decisivos para hacer posible la ampliación de la red ferroviaria era la estabilidad política. Aunque a principios de la República Restaurada se pensaba que la paz había llegado al país, la realidad era diferente, y de hecho Lerdo mismo, quien pensaba lanzar su candidatura a la presidencia por segunda vez, fue derrocado por los iglesistas y por la Revuelta de Tuxtepec. En cambio, uno de los aspectos distintivos del gobierno del presidente Díaz fue la estabilidad de su gobierno durante casi tres décadas, que como mucho se ha mencionado permitió una marcada expansión económica en México, dentro de la cual estuvo el amplio crecimiento de la red ferroviaria.

Además de la estabilidad que hizo posible la construcción de los ferrocarriles, Díaz parecía tener una intención muy firme de que el país ingresara al grupo de los países avanzados por medio del ferrocarril. Los ferrocarriles eran un vehículo importante para el desarrollo sólido de la exportación, y eso significaba importantes ingresos para el gobierno. De hecho, Díaz tendía a ver la expansión del ferrocarril vinculada con el crecimiento de la industria minera, ya que, al igual que en el caso de los ferrocarriles, faltaba entre los inversionistas nacionales la disposición o los recursos para explotar los yacimientos existentes.

Otra diferencia entre las circunstancias del período de Lerdo y el de Díaz era el crecimiento de las empresas norteamericanas dedicadas al negocio de los ferrocarriles. Si bien durante la época de Lerdo las empresas representadas por Plumb y Rosecrans eran importantes, y contaban con recursos para hacerse cargo de las concesiones que solicitaban, para 1880, cuando Díaz otorgó la concesión para la construcción del Ferrocarril Central, la beneficiaria, la Empresa Atchison, Topeka y Santa Fe, formaba parte del grupo de organizaciones capitalistas más grandes y modernas del mundo, por lo que resistirse a la presión que ejercían sobre el gobierno mexicano para continuar sus líneas hacia territorio nacional era una tarea difícil para el gobierno mexicano. Sin embargo, era necesario conciliar la situación de alguna manera, ya que si bien el desarrollo económico de ambas naciones era disparate, la vinculación por medio de las vías de hierro parecía ser necesaria, y Díaz veía la manera más conveniente de establecer este vínculo entre ambos países.

La posición de Díaz fue la de aceptar a los norteamericanos como socios y tratar de regularlos desde esa postura, más que aceptar que ellos tuvieran un control político directo sobre México.¹⁰⁶ Su forma de gobernar en este punto consistió en buscar opciones para fortalecer la economía mexicana con el fin de que el país pudiera defender sus intereses en forma más eficaz frente a los norteamericanos, y los ferrocarriles fueron una parte importante de la consolidación de la economía nacional. Al tomar esta postura Díaz demostró un gran empeño por preservar la soberanía nacional en cuanto a la integridad del territorio y la autonomía nacional a nivel político. En cuanto a la participación de extranjeros en la economía, Díaz trató de marcar límites, como se muestra en el cuadro comparativo de las concesiones, pero en esencia, apostó a la inversión foránea para poder

lograr el desarrollo del país. Es necesario hacer notar que la elección de este modelo económico se ha repetido varias veces en nuestra historia desde los principios del porfiriato, con los consecuentes resultados de atraso y desigualdad económica que bien se conocen en México hoy en día.

Aunque los primeros dieciséis meses del gobierno de Díaz, que fue el tiempo en que los norteamericanos tardaron en reconocerlo como presidente de México, estuvieron llenos de tensión entre ambos países, e incluso se llegó a pensar en la posibilidad de otra guerra, varios sectores de la sociedad norteamericana, entre los que se encontraban las empresas ferrocarrileras, afirmaban que convenía más a los intereses norteamericanos una penetración económica que una anexión de territorio.¹⁰⁷ La preponderancia de esta visión comercial salvó a México de otra guerra con los Estados Unidos.

En realidad era necesario para Díaz conciliar los intereses nacionales con los de estas empresas, debido a que, el capital nacional había servido para construir líneas locales, pero no para la construcción de tramos mayores.

“Para este grupo de legisladores (quienes apoyaban la construcción de una línea por parte de una empresa norteamericana), como para el propio Porfirio Díaz, no existía contradicción alguna entre el proyecto de construir ferrocarriles con recursos de la nación y el que buscaba para ello la participación del exterior. Era partidario de otorgar a los estados aquellas

¹⁰⁶ Parlee, *op cit*, p. 56

¹⁰⁷ El Siglo XIX, 25 de diciembre de 1877, citado en Parlee, *op cit*, p. 34.

concesiones que juzgaba realizables a partir de los recursos localmente disponibles, pero sabía que el tendido de las grandes líneas exigidas para construir una red ferroviaria nacional no podían quedar en manos de fuerzas tan magras y dispersas”.¹⁰⁸

Es difícil saber si Díaz hubiera dado a la Compañía de los Catorce la oportunidad que les dio Lerdo, o bien si aprendió de esta acción de su antecesor para no dar la concesión de una línea importante a un inversionista que no diera muestras claras de contar con los recursos que prometía. Lo cierto es que Díaz pareció comprender con precisión el potencial de los recursos mexicanos para la construcción de los ferrocarriles, de modo que no los ignoró, sino que los aprovechó, aunque supo reconocer sus limitaciones.

¹⁰⁸ Kuntz, *op. cit.* p. 33.

CONCLUSIONES GENERALES

La revisión de las condiciones en las que Sebastián Lerdo de Tejada emitió sus decisiones en materia de concesiones ferroviarias conduce a las siguientes conclusiones: En primer término, la oferta de capital nacional era escasa debido a dos factores principales: la formación de los empresarios nacionales, poco orientada a las inversiones de riesgo, y la relación que el gobierno mexicano había tenido con ellos en el pasado reciente.

Durante la vida independiente de México hasta ese momento, e incluso desde antes, la dinámica de los empresarios locales no había estado enfocada a crear fabricantes o productores con el fin de acelerar el desarrollo nacional, ya fuera industrial o de cualquier otro tipo. La economía de la Nueva España, y posteriormente la de México, había estado orientada a alimentar a la metrópoli en el primer caso, y después, aunque ya no fuese el esquema oficial, a las potencias, europeas o norteamericanas dentro del nuevo esquema del capitalismo mundial.

Dentro de esta nueva relación, la burguesía del México independiente estaba involucrada en el comercio, en inversión inmobiliaria y en diversas formas de especulación, pero no en obras públicas como el ferrocarril, donde el retorno de la inversión era bastante lento, y en la que además había un cierto nivel de riesgo que sus formas tradicionales de inversión no tenían. Hablando del panorama latinoamericano en general, puede decirse que las fuerzas productivas después de la independencia estaban dispersas y poco consolidadas. Había regionalismo, e incluso militarismo, debido a la desconcentración de las fuerzas de

producción¹⁰⁹ Este comentario puede aplicarse muy adecuadamente a la condición de México en esos momentos, pues, como sabemos, el siglo XIX mexicano vio pasar numerosos levantamientos militares, varios de ellos con la motivación de defender intereses locales o de caciques.

Por otra parte, en repetidas ocasiones durante el siglo XIX, la inestabilidad política y las guerras habían causado serios problemas a los gobiernos en turno, que habían llegado al grado de pedir préstamos a los empresarios nacionales para cubrir con los más elementales compromisos del erario público, como era el pago de salarios y pensiones. Esta situación causaba desconfianza entre los inversionistas, quienes en muchos casos preferían no involucrarse en negocios con el gobierno, o incluso invertir en portafolios de inversión europeos, en donde sus recursos tenían una ganancia garantizada.

De modo que, no tanto por falta de recursos como por falta de disposición, los capitalistas mexicanos tuvieron una corta participación en la expansión ferroviaria del país. Ante esta reserva, los gobiernos de Lerdo, e incluso de Díaz, recurrieron a la inversión extranjera para ampliar la red de trenes del país.

Al voltear hacia el extranjero en busca de financiamiento, las opciones para elegir, en el caso de Sebastián Lerdo eran un tanto escasas. Dada la proximidad temporal con la terminación del imperio, las relaciones diplomáticas con Francia e Inglaterra estaban interrumpidas, condición que no facilitaba su participación en la inversión ferroviaria en

¹⁰⁹ Cueva, *op cit* p 40

México. Por otra parte, estos dos países tenían cuantiosas inversiones en el país en rubros diferentes a los transportes, como era el caso de las minas y el comercio en general, por lo que su participación en la expansión ferroviaria, en caso de darse, podría estar condicionada (en el caso de las rutas, por ejemplo) al apoyo que pudiera dar al resto de sus negocios.

Al hablar del equilibrio de fuerzas internacionales dentro del territorio mexicano, es imprescindible mencionar la influencia de los Estados Unidos y de la Doctrina Monroe en la cuestión ferroviaria. Como se mencionó a lo largo del trabajo, los norteamericanos estaban muy atentos a combatir los intereses europeos en México en caso de que éstos se contrapusieran con los suyos, y el trazado de las rutas ferroviarias era un ejemplo claro de ello. Fue debido a los intereses norteamericanos, concretamente a los de las empresas ferroviarias estadounidenses, que las propuestas que recibió Lerdo, al igual que Díaz, se enfocaban a vincular la capital con la frontera norte.

Al interior del país, había diversos sectores, representados en el congreso, que se mostraban sumamente temerosos con respecto a la inversión norteamericana en los ferrocarriles. Pensaban que aceptarla equivalía a abrir la puerta a una nueva invasión norteamericana e incluso a una nueva pérdida de territorio a manos estadounidenses. En realidad, su resistencia era bastante comprensible, debido a que había toda una generación de liberales, a la que el mismo Lerdo pertenecía, que había vivido en carne propia la guerra del 47. Basta con recordar que Lerdo mismo formó parte del gobierno itinerante del Presidente Juárez. Sin embargo, los opositores a estos proyectos aún no comprendían que el carácter de la penetración norteamericana a México había cambiado; ya no era tan redituable ocupar

físicamente el territorio por medio de una guerra, como ocuparse de que sus intereses comerciales florecieran en México.

Pero a pesar de estas circunstancias, Lerdo mostró apertura hacia las concesiones norteamericanas, prueba de ello fue su negociación con el Gral. Rosecrans, con el fin de que la ruta interoceánica no atravesara el desierto de Sonora, así como para cambiar la vía angosta por ancha.

En realidad Lerdo nunca dejó de considerar la posibilidad de inversión ferroviaria por parte de empresas norteamericanas, incluso en el caso de propuestas enfocadas a rutas cortas, como era el caso de la que correría entre Arizona y Guaymas, propuesta por Boyie Blan. La falta de recursos reales por parte de algunos de los concesionarios fue lo que impidió que depositaran la fianza requerida como garantía de la construcción, como en este caso. En los años en que Lerdo fue presidente, todavía se dio el fenómeno que se había visto desde hacía varias décadas, en donde empresas sin los recursos suficientes solicitaban las concesiones para luego dejarlas perder por falta de recursos para iniciar la construcción. En cambio, ya para la primera presidencia de Díaz, las empresas norteamericanas interesadas en llegar a la frontera con México eran sumamente sólidas y contaban con los recursos para financiar las obras descritas en las concesiones.

A pesar de esta apertura, la decisión final de Lerdo para la ruta hacia la frontera norte a favor de la Compañía Mexicana Limitada (la compañía de los catorce) habla mucho acerca de su mentalidad con respecto a los ferrocarriles. Esta empresa, aunque no era una opción

100% mexicana, tenía una importante participación de capital nacional, factor de peso en la decisión de Lerdo.

Con esta elección, Lerdo demostró dos puntos claros con respecto a su política ferroviaria. El primero fue que, si había capitalistas mexicanos con disposición de hacer la labor de construcción de vías férreas, Lerdo lo prefería; el segundo fue que a Lerdo, a diferencia de Díaz, le faltó cierto sentido de realismo para comprender el verdadero alcance de los inversionistas mexicanos en lo concerniente a la construcción de vías férreas. Al parecer en este caso, Lerdo se dejó llevar más por sus ideales liberales de fortalecimiento de la burguesía nacional que por la realidad, que era que el capital de esta empresa, que prometía ser enorme, no estaba suscrito en ninguna parte.

Paradójicamente, después de que Lerdo eligiera a los Catorce, la concesión se canceló debido a que no se hizo el depósito correspondiente a la fianza, y poco después, los tiempos cambiaron. La lucha por la sucesión presidencial comenzó; se dio la Revuelta de Tuxtepec, y los proyectos ferroviarios tuvieron que ser pospuestos, dadas las circunstancias del país.

La elección tanto de rutas como de concesionarios para la expansión ferroviaria brinda un interesante elemento de análisis con respecto a la visión de nación de un presidente, en este caso de Sebastián Lerdo de Tejada. A pesar de que las circunstancias, primero de las empresas sin capital y luego de la revuelta de Tuxtepec, no permitieron que Lerdo construyera una red ferroviaria, las decisiones que tomó os hablan de una visión de país. Aunque la ruta alcanzaba la frontera norte, y con ello se satisfacían los intereses de las empresas norteamericanas, también se tocaban varias ciudades que se podrían haber

favorecido con el paso del ferrocarril. Seguramente este fue un punto que también influyó a Lerdo en su decisión, ya que Rosecrans, por ejemplo había propuesto que el tren pasara por el desierto de Sonora.

El crecimiento de las líneas ferroviarias en los Estados Unidos, marcaba como prácticamente un hecho que la siguiente línea importante en México en esos años, después de la del Ferrocarril Mexicano iría de la capital a la frontera norte, ya que así lo dictaba el desarrollo industrial y ferroviario de ese país, sin embargo, Lerdo se ocupó de defender el hecho de que estas rutas incluyeran otros puntos importantes para el desarrollo nacional.

Para concluir, quiero situar la presidencia de Lerdo en el contexto del desarrollo económico mundial, en donde la necesidad de expansión de los capitales de las grandes potencias que había llevado a los ingleses a Asia, por ejemplo, condujo a los norteamericanos a incorporar a México a su expansión capitalista.

La economía norteamericana se encontraba en una fase de acumulación capitalista, por lo que se requería de una figura fuerte, un tanto autoritaria, como era Díaz, para colaborar con este esquema; pero Lerdo pertenecía a otra generación, que había creído en los valores del liberalismo y en el fortalecimiento del congreso frente al poder ejecutivo, por lo que, sin duda, a pesar de su apertura hacia la inversión extranjera, no era el presidente que las circunstancias exigían para la expansión ferroviaria en esos momentos.

BIBLIOGRAFIA

- Aguilar, M. Alfonso, El panamericanismo de la Doctrina Monroe a la Doctrina Johnson, México, Cuadernos Americanos, 1965. 186pp.
- Bailey, a. Thomas. A Diplomatic History of the American People. New York, Appleton Centruy Crofts, 1958. 973pp.
- Cardoso, Ciro (coord.) Formación y Desarrollo de la Burguesía en México Siglo XIX. México, Siglo XXI, 1981. 241pp.
- Coatsworth, John. Growth against Development, the economic impact of railroads in Porfirian Mexico, Dekalb, Ill. : Northern Illinois University, 1981, 249pp.
- Cosío Villegas, Daniel, et. al. Historia Moderna de México vols. I, II y VI, México, Editorial Hermes, 1955-1972.
- Cosío Villegas, Daniel. "Sebastián Lerdo de Tejada, Mártir de la República Restaurada" en Historia Mexicana vol. 17 número 2 oct.-dic., 1967) pp. 169-199.
- Cueva, Agustín. El Desarrollo del Capitalismo en América Latina, 2ª. Ed. México, Siglo XXI, 1978. 238pp.
- Dexter Perkins, Historia de la Doctrina Monroe, Buenos Aires, Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1964.
- Fohlen, Claude. La América Anglosajona, 2ª. Edición, Barcelona, editorial Labor, 1976. 314pp.
- González Patricio, Rolando. Diplomacia contra Diplomacia: Martí y México en América. México, Porrúa-Cámara de Diputados LVI Legislatura, 1995. 133pp.
- Herrera Franyuti, Alfonso. Martí en México, México, CONACULTA, 1996. 339pp.

Hofstadter, Richard. La tradición política americana. Trad. de Rafael Albu. Barcelona, ed. Seix Barral, 1969. 477 pp.

Knapp A., Frank. Sebastián Lerdo de Tejada. Xalapa, Universidad Veracruzana, 1962. 434pp.

Knapp, A., Frank. Precursors of American Investment in Mexican Railroads. (s.p.i.) 64pp.

Kuntz, Sandra. Ferrocarriles y vida económica en México 1850-1950, Toluca, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM Xochimilco, 1996. 383 pp.

Kuntz, Sandra. Empresa Extranjera y Mercado Interno: El Ferrocarril Central Mexicano 1880-1907. México, el Colegio de México, 1995, 391 pp.

López Rosado, Diego. Historia y pensamiento económico de México, vol. 4 México, UNAM, 1971

Laurens Ballard, Perry. "El Modelo Liberal y la Política Práctica en la República " en Historia Mexicana, vol. 23, no. 4. Abril-junio 1974 pp. 649-699.

Medina Castro, Manuel. Estados Unidos y América Latina, siglo XIX [La Habana], Casa de las Américas, 1968. (s.p.)

Ortiz Hernán, Ferrocarriles de México, una visión social y económica. México, Ferrocarriles Nacionales, 1987. 2 vols. 730pp.

Parlee, Lorena May, Porfirio Díaz Railroads and Development in Northern Mexico: a study of government policy towards the central and National Railroads, 1876-1910. Universidad de California, 1981, 341pp.

Perkins, Dexter. Historia de la Doctrina Monroe. Trad. De Luis Echávarri. Buenos Aires, Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1964. 380 pp.

Pletcher, David. Rails, Mines and Progress, 7 American Promoters. Dallas, Kennikat Press, 1972, 321 pp.

Pletcher, David. "México, Campo de inversiones norteamericanas, 1867-1880" en Historia Mexicana, Vol 2, Número 4 Abril -junio 1953, pp. 564-574.

Rees, Peter. Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1900. Trad. De Ana Elena Lara. México, SEP, 1976. Col. Sepsetentas No. 304. 190 pp.

Riguzzi, Paolo. ¿Arte o comercio, poesía o industria ? "La presencia económica de Estados Unidos en Latinoamérica 1870-1914". Visiones y actitudes latinoamericanas. En E.U. desde América Latina, Víctor A. Arriaga y Ana Rosa Suárez, compiladores, Centro de Investigación México y Docencia Económica. Colmex, Instituto de Investigaciones José Ma. Luis Mora, 1995.

Riguzzi, Paolo en Ferrocarriles y vida económica en México 1850-1950, México, El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, UAM Xochimilco, 1996.

Rippy, J.F. Latin America and the industrial age. 2nd. Edition, N. Y., Putnam and sons, 1947. 291 pp.

Samuel. Elliot, Morison. Breve Historia de los Estados Unidos. México, FCE, 1987. 490pp.

The U.S., a History of a Democracy, (autores varios) 2^a. Edición, N. Y. McGraw Hill, 1960.

Fuentes Documentales

Correspondencia diplomática de la Legación Norteamericana en México, 1872-1876 en archivos microfilmados de la Biblioteca del Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Nacional Autónoma de México

Bitácora de Concesiones, Secretaría de Fomento 1872-74

Discurso de Gabriel Mancera, diputado por Huauchinango y Presidente de la primera comisión de Industria del Congreso de la Unión, 19 de noviembre de 1872. Imprenta de N. Chávez, 1872.

Diario de Debates del Congreso de la Unión, 1872 y 1876.