

Los ferrocarriles en México: *un recuento de su desarrollo*

María Isabel Bonilla Galindo

La revolución del transporte que supuso la llegada del ferrocarril significó, para los distintos gobiernos del siglo XIX, un símbolo de progreso económico y modernidad. De hecho, prácticamente en casi todo el mundo la clase en el poder trató de promover su construcción, unos con más fortuna que otros, y para ello se dieron a la tarea de atraer capitales, nacionales o extranjeros, mediante el otorgamiento de concesiones, que en algunos países se entregaron hasta por 99 años, que incluyeron subsidios generosos por kilómetro construido, entrega de tierras o exención de impuestos, etcétera.

En efecto, el desarrollo de este medio de transporte tuvo impactos diferentes en cada nación y su construcción dependió no sólo del grado de estabilidad política y económica sino también de la morfología de los territorios. En México, la era del ferrocarril llegó con retraso a pesar de que hubo iniciativas ferroviarias ya entrada la década de 1830. De hecho, la primera concesión se otorgó al comerciante español Francisco de Arrillaga, el 22 de agosto de 1837, y tuvo como finalidad unir por vía férrea a la capital de la República con el puerto de Veracruz. Sin embargo, fue hasta 1850 cuando el presidente Ignacio Comonfort inauguró los primeros 13.6 kilómetros del tramo Veracruz al Molino y siete años más tarde los cuatro kilómetros que separaban a la Ciudad de México de la Villa de Guadalupe.¹

A estos primeros proyectos le siguieron otros que por ser tan ambiciosos no llegaron a concretarse. Por ejemplo, en el periodo que va de 1837 a 1876 se otorgaron atractivas concesiones con resultados menores que sólo alcanzaron los 679.8 kilómetros de vía, de los cuales 470.7 correspondían a la compañía del Ferrocarril Mexicano, que iba de México a Veracruz con su ramal a Puebla. En resumen, esta etapa podría considerarse como la primera

1. Sergio Ortiz Hernán, Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica. t. I La luz de la locomotora. México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1987, p. 279.



respecto al desarrollo ferroviario de nuestro país. Se enmarca en un contexto de inestabilidad político-económica y se distingue porque en ella los concesionarios, la mayoría nacionales, incumplieron con los compromisos contraídos argumentando que la geografía era abrupta, que los recursos de los accionistas e incluso el apoyo del Estado eran insuficientes para llevar a buen fin esos proyectos.

En efecto, la gran expansión ferroviaria en nuestro país comenzó después de que terminó el primer periodo presidencial de Porfirio Díaz.² Fue a partir de 1880 cuando se autorizaron concesiones a empresas constituidas en la Unión Americana de las que destacan: la del Ferrocarril Central Mexicano, que tendió mil 970 kilómetros de vías entre la capital y Ciudad Juárez y la del Ferrocarril Nacional Mexicano que tendió sus rieles entre la Ciudad de México y Nuevo Laredo. De esta manera, para 1884 era posible viajar de la capital de la República a Chicago, Houston, San Antonio, o Austin, en Texas.³

2. Calderón, Francisco R. "Los Ferrocarriles". Historia moderna de México. El Porfiriato. La vida Económica, t. VII. México, Editorial Hermes, tercera edición, 1985.

3. Cardona, Adalberto De. (1893). De México a Chicago y Nueva York. Guía para el viajero en la que se describen las principales ciudades y ferrocarriles de México y los Estados Unidos del Norte. Nueva York, Imprenta de Moss Engraving Co., pp. 260- 347.


Ahora bien, a partir de 1888 el kilometraje de vías férreas creció exponencialmente gracias a las bondades del gobierno porfirista que otorgó concesiones libremente y sin contar con una regulación que permitiera seguir un sistema uniforme. De hecho, para 1898, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas contabilizó un total de doce mil 172 kilómetros de vías de jurisdicción federal. Esta situación provocó desequilibrios en las finanzas del Estado y competencias desiguales entre las empresas concesionarias. Ante esta situación, el gobierno mexicano puso en práctica una nueva política para licitar ferrocarriles que incluyó, entre otras medidas, la expedición de un marco jurídico que se fundamentó en la Ley de ferrocarriles, expedida el 29 de abril de 1899. Con base en ella se estableció como prioridad la construcción de siete líneas que servirían para fortalecer y unificar la red ferroviaria nacional.⁴ Sin embargo, dichas vías no se construyeron en ese periodo y sólo algunas se terminaron hasta muy entrada la década de 1950.

En efecto, en los últimos diez años del régimen porfirista una serie de acontecimientos modificaron la estructura ferroviaria decimonónica: por ese tiempo se desencadenó una competencia, por el comercio y los mercados, entre las empresas del Nacional y Central, que llevó a la quiebra a esta última. La única forma de impedir que el capital extranjero formara un monopolio con los sistemas ferroviarios más importantes del país era que el Estado adquiriera el control del Central y que tuviera los mismos derechos y obligaciones que cualquier otro accionista.⁵ De la unión del Central y Nacional —además de media docena de otras líneas menores—, surgió Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), en marzo de 1908, que operó diez mil 624 kilómetros de los 19 280 que se construyeron en el porfiriato.⁶ Quedaron fuera de la empresa FNM las vías del: Mexicano (México-Veracruz), Sudpacífico de México; Unidos de Yucatán, entre otros más que continuaron en manos privadas.

4. Fuentes Díaz, Vicente. (1951). El problema ferrocarrilero de México. México, Del Autor, pp. 33-63.

5. Grunstein Dickter, Arturo. (2012). Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México. México, SEP, CONACULTA, CNPPCF, 310 p. Colección El Centauro.

6. Calderón, Francisco R., Op. cit., p. 628.



Durante la Revolución Mexicana, el crecimiento de la red ferroviaria se interrumpió, debido, entre otras cosas, a que desde los primeros enfrentamientos entre el ejército federal y los revolucionarios se utilizó este medio de transporte que sufrió daños que fueron reparados de manera provisional provocando con ello que el servicio de carga y pasaje se viera afectado. Otro factor que impactó de manera negativa al desarrollo de la red en este periodo fue la incautación de varias líneas por parte del Estado mexicano representado ya en la segunda mitad de la década de 1910 por Venustiano Carranza. Sin embargo, una vez que la lucha armada terminó, el Estado comenzó a impulsar la reconstrucción ferroviaria, pero la deuda contraída desde el porfiriato y la acumulación de obligaciones vencidas y no pagadas en el periodo de incautación, lo impidieron. La presión de los acreedores derivó en un acuerdo que celebró el presidente Álvaro Obregón con el Comité Internacional de Banqueros, en el que se reconoció la deuda de los ferroca-

rriles. Sin embargo, en 1924, cuando Plutarco Elías Calles subió al poder, se encontró con que los pagos de la deuda se suspendieron y que para llegar a un arreglo con los acreedores era necesario realizar un nuevo acuerdo. La enmienda Pani fue el documento que resultó de las negociaciones, y en ella se estipuló que los FNM, sería devuelto a manos privadas, aunque el Estado continuaría siendo accionista. En resumen, al finalizar la década de 1920 y pese al crack financiero internacional de 1929, se registró un total de 22 345 kilómetros de vías.⁷ Aún más, en la segunda mitad de la década de 1930, bajo el mandato del presidente Lázaro Cárdenas, se puso en marcha una política nacionalista que tuvo como fundamento el Plan Sexenal que, entre sus objetivos, planteó ampliar la intervención del Estado en la economía para garantizar el crecimiento de la nación y la distribución equitativa de la riqueza. En materia de ferrocarriles implicó mantener y extender la red ferroviaria a fin de completar la integración geográfica de México tal

7. Urias, Beatriz y Jaime del Palacio. (1987). "La reconstrucción: conflictos y realizaciones 1921-1937". Los Ferrocarriles de México, 1837-1987. México, Ferrocarriles Nacionales de México, p. 145.

8. Calderón, Francisco R., Op. cit., p. 572.

y como se estableció desde el porfiriato.⁸ Así, en 1936, se comisionó a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (SCOP) la proyección y tendido de las vías del Ferrocarril Sonora-Baja California y del Sureste, entre otras. Un año más tarde, el presidente Cárdenas expropió, por causa de utilidad pública, los bienes de FNM.⁹

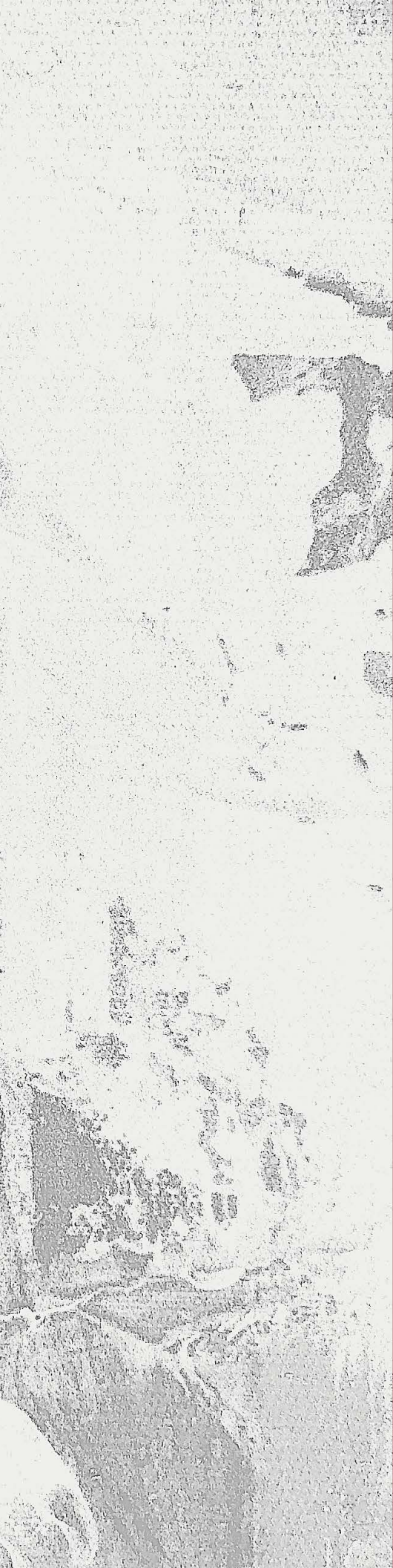
Durante la década de 1940, el ferrocarril retomó su estatus al convertirse en el medio de comunicación más utilizado para el movimiento de carga y pasajeros. En efecto, las necesidades del transporte se incrementaron por el desarrollo de la economía nacional y también como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. En noviembre de 1942, los gobiernos de México y Estados Unidos iniciaron un plan conjunto para modernizar la red de FNM que se concretó cuatro años después cuando se puso en marcha el programa de rehabilitación ferrocarrilera que se tradujo en: instalación de rieles de mayor peso, mejora del balasto, cambio de la vía, construcción de bodegas y terminales; modernización de talleres y, por supuesto, adquisición de



equipo tractivo y de arrastre.¹⁰ Sin embargo, en las décadas subsecuentes, es decir de 1950 a 1980, el ferrocarril perdió la lucha contra el autotransporte y los gobiernos tuvieron que participar de manera directa e indirecta, en mayor o menor medida, en las tareas de salvamento financiero de sus respectivas empresas. Otro factor que impactó de manera negativa fue que el Estado mexicano no logró, en ese periodo, concentrar la red ferroviaria en una sola entidad. Estaban por un lado

9. Vera, Antonio E. (1954). *Arena en los zapatos*. México, Editorial Jus, pp.16-17. Colección Temas Ferrocarrileros Mexicanos.

10. Campos Ríos, Guillermo. (1996). "El proyecto de modernización ferrocarrilera de Miguel Alemán". *Memoria del Tercer Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*. México: FNM, pp. 54-59.



los FNM, luego los ferrocarriles SCOP y por último, los que seguían en manos de inversionistas privados. Pese a los esfuerzos que se hicieron por nacionalizar, rehabilitar y modernizar el sistema ferroviario, poco se avanzó y fue hasta 1983 cuando el presidente Miguel de la Madrid ordenó la ejecución de un Programa de Modernización del Sistema Ferroviario Nacional que dio paso a la consolidación de los ferrocarriles en la empresa FNM la cual contó, para 1987, con una extensión total de cerca de 26 mil kilómetros de vías férreas convirtiéndose en la columna vertebral del sistema de transporte mexicano. En mayo de 1992, en pleno apogeo del presidente Carlos Salinas de Gortari, un equipo de especialistas del Banco Mundial recomendó la privatización de los ferrocarriles.¹¹ Finalmente, en 1995 el Senado de la República aprobó la iniciativa del presidente Ernesto Zedillo para iniciar el proceso planteado por su antecesor, mismo que concluyó a finales de 1997, pero eso ya es otra historia.

11. Vía Información. Boletín de Información interna de Ferrocarriles Nacionales de México. México: FNM, mayo 1995.