

juan felipe leal,
antonio gálvez guzzy

grupos empresariales

en los ferrocarriles mexicanos:
el consorcio southern pacific-union pacific
(1880-1914)*

1. Introducción

Este escrito forma parte de una serie de estudios que se ocupan de los diez grupos empresariales más poderosos en los ferrocarriles de México en el periodo de 1880 a 1940.

El 1.º de enero de 1873 se inaugura la primera línea importante del país, el Ferrocarril Mexicano, que comunica a la capital de la República con el puerto de Veracruz (434 kilómetros de vía troncal). La obra se inicia en 1837 y concluye 36 años después. Con ello, la era de los caminos de fierro se abre paso franco en México. A pesar de las constantes luchas sociales y políticas que conmueven al país durante los primeros dos tercios del siglo diecinueve, algunos capitalistas mexicanos —con el respaldo de diversos gobiernos— se lanzan a la aventura de financiar y construir ferrocarriles. A ellos se añaden, posteriormente, inversionistas extranjeros, dando lugar a lo que algunos han dado en llamar “la fiebre de los ferrocarriles”. El impulso ferroviario vive su época de mayor expansión entre 1880 y 1898. Así las cosas, hacia 1910

* Los mapas 1, 2 y 3 se tomaron de: Francisco R. Calderón, et al., *El porfiriato. La vida económica*, I, en Daniel Cosío Villegas, ed., *Historia moderna de México*, México, Editorial Hermes, 1965; el mapa 11 de: William Rodney Long, *Railways of Mexico*, Washington, Government Print. Off., 1925, y el mapa 12 de: Ferrocarril Internacional Mexicano, *Croquis de la línea de la estación de Durango a Mazatlán*, J. M. Johnson al Secretario de Comunicaciones y Transportes, México, 15 de julio de 1898 (Archivo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, folio 40/102-1).

cuenta México con una red ferrocarrilera de jurisdicción federal de 19 280 kilómetros. El sistema ferroviario abarca en nuestros días una longitud de 24 129 kilómetros.

Los variados aspectos de esta vasta empresa —su contribución al desarrollo del capitalismo en México, sus enormes ganancias, sus quiebras espectaculares, la significación de sus trazos, sus características monopólicas, sus financiamientos y controles foráneos, sus conflictos laborales, sus prominentes capitanes de industria, su papel estratégico en la consolidación del Estado nacional, su importancia política y militar para los ejércitos de la revolución de 1910, etcétera— forman una trama digna de la mejor novela. Sin embargo, no es nuestra intención escribirla. El propósito de las líneas que siguen, se limita a desenredar la madeja de uno de los grupos empresariales más importantes de los ferrocarriles mexicanos; el consorcio **Southern Pacific-Union Pacific**.

Antes de iniciar esta crónica —que es en más de un sentido un doble relato, pues engloba tanto a los Estados Unidos como a México—, queremos dejar asentadas algunas proposiciones, que constituyen un marco de referencias e intenciones.

Primera

Los ferrocarriles ocupan un primerísimo plano en la extensión del capitalismo en México, lo mismo en el campo como en las ciudades; pero están muy lejos de ser los causantes de dicho proceso. Antes bien, las vías férreas cumplen un papel instrumental dentro del mismo. En términos generales, esto significa que los ferrocarriles se convierten en un medio de comunicación y de transportación indispensable, una vez que en la sociedad mexicana están ocurriendo —aunque de una manera harto desigual— una serie de modificaciones en las relaciones de producción que establecen las condiciones básicas para la operación de las propias empresas ferrocarrileras. Desde luego, la construcción y el servicio de los ferrocarriles impulsan, a su vez, la extensión de las nuevas pautas de producción. El juego simultáneo de ambos aspectos tiene un efecto retroalimentador, que da potencia a la dirección, el ritmo, la amplitud y la profundidad del compás de transición.

Segunda

Al decir de algunos críticos, el sistema ferroviario fue diseñado para servir al interés exclusivo de la inversión extranjera, por lo

que las sucesivas administraciones porfiristas facilitaron a los intereses foráneos —particularmente a los estadounidenses— un verdadero plan de absorción económica del país. De ahí que la red de comunicaciones fuera de las minas, plantaciones y haciendas hacia los puertos del Golfo de México o hacia la frontera con los Estados Unidos, dejando inconexas a muchas zonas o ciudades de México, que no ofrecían interés a los inversionistas extranjeros. Esta proposición, que tiene ciertamente su fondo de verdad, es, no obstante, demasiado esquemática y aun inexacta. En efecto, la disposición de las líneas férreas se orienta desde la capital de la República hacia los puertos, principalmente los del Golfo, y hacia las fronteras, sobre todo la del Norte. Pero estos trazos, lejos de reflejar exclusivamente la estrecha vinculación que guarda el país con la potencia del Norte y el mercado mundial que ésta representa, proyectan, también, la confirmación, por parte de la ciudad de México, del papel centralizador que ejerce sobre toda la nación; papel que se viera tan debilitado durante los primeros dos tercios del siglo pasado,¹ de suerte que el trazo ferroviario discurre, más o menos, entre las mismas terminales extremas y por los mismos trayectos, aproximadamente, de los viejos caminos reales y carreteros de la época colonial.² Trazado impuesto, en parte, por la geografía del territorio nacional y, en parte, por las circunstancias históricas de los primitivos centros de producción y las rutas comerciales originales.

Como es claro, la confirmación —en el último tercio del siglo pasado— de este esquema de “organización del espacio” —en tanto espacio histórico de dominación—, se hace pasando por encima de los requerimientos particulares de algunas regiones que, desde finales del siglo dieciocho y especialmente durante el mal llamado “periodo de la anarquía”, se habían constituido ya como centros de producción y/o circulación de relativa importancia.

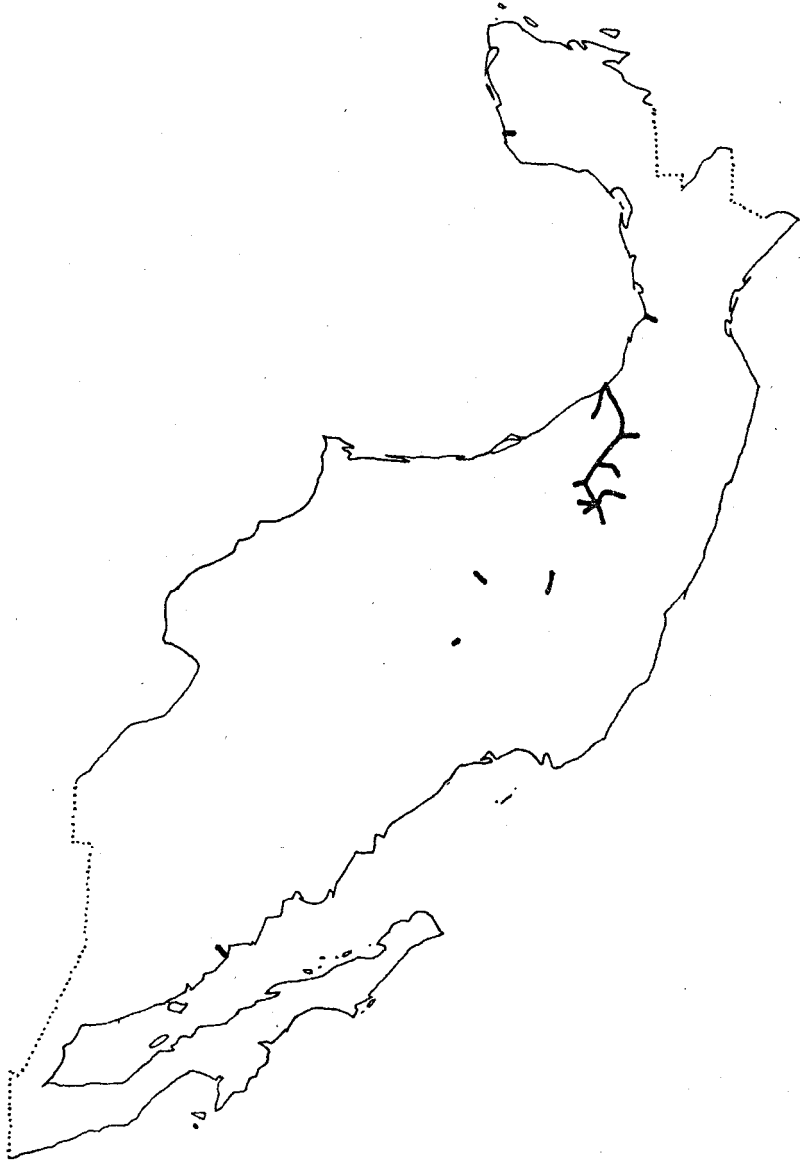
Lo cierto es que si bien los ferrocarriles no modifican esencialmente la articulación del territorio, sí provocan una reestructuración —en ocasiones brutal— de la producción y de los mercados. Baste señalar que antes de 1880 el 60 por ciento del comercio exterior de México se hace con diversos países europeos y sólo el 30 por ciento con los Estados Unidos de América. Una vez establecida la red ferroviaria, esta relación se invierte.³ Las alte-

1 A. Moreno de Toscano y E. Florescano, *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, México, Departamento de Investigaciones Históricas, INAH, Cuadernos de Trabajo, 1974, p. 56.

2 Fernando Rosenzweig Hernández, “El Desarrollo Económico de México, de 1877 a 1911”, en *El Trimestre Económico*, julio-septiembre, 1965, pp. 413-414.

3 Francisco R. Calderón, et al., *El porfiriato. La Vida Económica*, I, en Daniel Cosío Villegas, ed., *Historia moderna de México*, México, Editorial Hermes, 1965, pp. 483-634.

MAPA 1
SISTEMA FERROVIARIO EN EL AÑO DE 1880



raciones producidas en las relaciones y actividades internas, dentro de las diversas regiones y entre éstas, son también de gran importancia. La reorganización del comercio, de la venta y de la producción, propiciada por los ferrocarriles, tiene como efecto inmediato el de golpear a la mayor parte de la burguesía comercial preexistente, tanto a la de provincia cuanto a la de la capital. Igualmente resultan afectados los talleres artesanales y las instalaciones fabriles, especialmente las de la rama textil. Sin embargo, la crisis temporal en la que los ferrocarriles hundieron a muchos de los capitales comerciales, presiona a estos últimos a dirigirse hacia la industria y la modernización de la agricultura. De ahí emerge una renovada burguesía mexicana —más amplia y variada—, ligada a la industria, el comercio, la banca y el agro.⁴

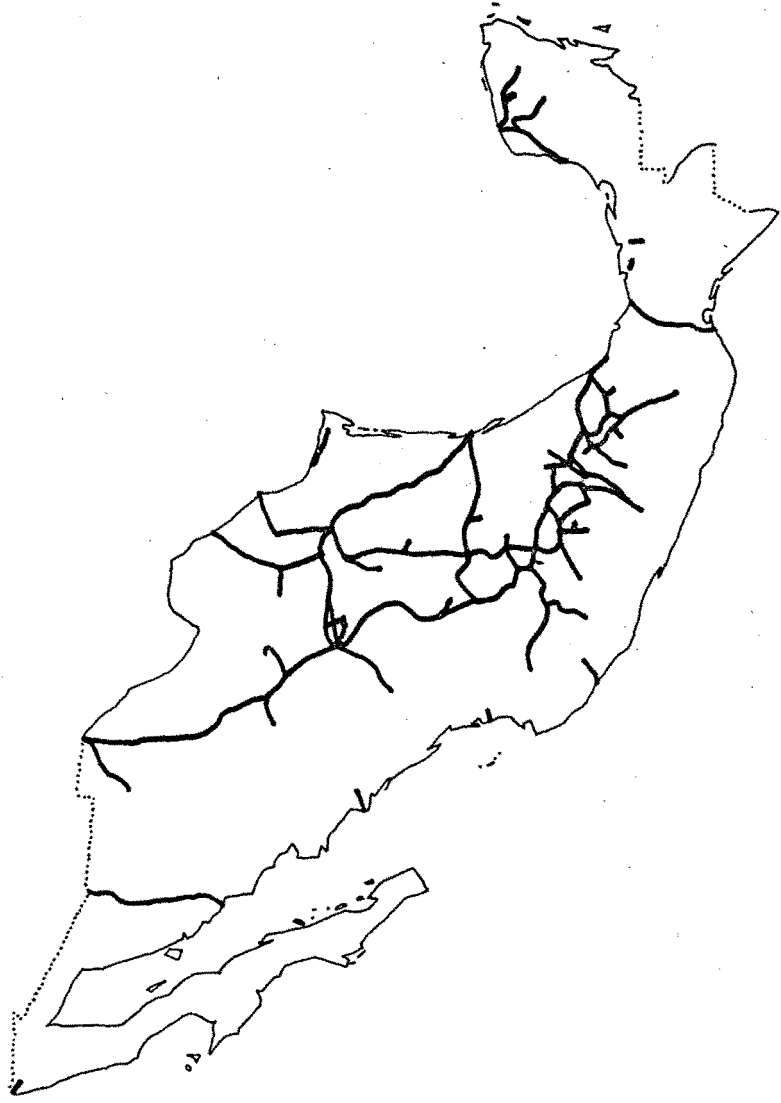
En suma, el desarrollo capitalista —tardío y subordinado— de México, no sólo beneficia al impulsor más dinámico de dicho proceso, el imperialismo; los frutos por él generados también se reparten —en mayor o menor grado— entre algunas de las clases sociales del país dependiente. Vale recordar que los hechos históricos son en sí mismos resultado de fuerzas encontradas, que a su vez producen efectos contrapuestos. Por ejemplo, la penetración imperialista en América Latina subordina y restringe a los Estados nacionales del área, al tiempo que los fortalece y consolida. Afirmar que la inversión extranjera en México —en el periodo bajo estudio— beneficia exclusivamente al imperialismo, es simplificar equívocamente la complejidad de una realidad histórica. El análisis de los ferrocarriles pertenecientes al consorcio **Southern Pacific-Union Pacific**, nos permitirá precisar qué es lo que se entiende por “intereses nacionales” y qué por “intereses extranjeros”. Asimismo, podremos entrever cuáles son —por regiones y ramas de actividad económica— los “beneficios” y los “perjuicios” que atañen a cada “interés”.

Tercera

Hasta 1880 la construcción de los ferrocarriles se financia, primordial y casi exclusivamente, con capitales mexicanos. Se trata de fondos reunidos por particulares, más subsidios directos e indirectos proporcionados por el gobierno central o federal, provenientes, en gran medida, de los impuestos aduanales. Las vías férreas establecidas hasta esa fecha se concentran en el centro del país, sobre el eje México-Puebla-Veracruz, como puede apreciarse en el mapa 1. Es en estas regiones donde tienen su asiento

⁴ Juan Felipe Leal, “El Estado y el Bloque en el Poder en México: 1867-1914”, en *Historia Mexicana*, núm. 92, abril-junio 1974, vol. xxviii, núm. 4, pp. 715-716.

MAPA 2
SISTEMA FERROVIARIO EN EL AÑO DE 1898



los capitales comerciales e industriales más poderosos del México de aquellos años.⁵

De 1880 en adelante la construcción de los ferrocarriles se financia, básicamente, con capitales foráneos. Las concesiones ferrocarrileras se otorgan, cada vez más, a empresas privadas extranjeras; las que aportan la mayor parte del capital requerido. El gobierno federal las alienta con una política de subsidios, que con frecuencia creciente tienen su origen en préstamos obtenidos del exterior, o en la colocación de bonos del gobierno mexicano en los mercados internacionales. Ocurre, en el fondo, que se vive un proceso de internacionalización del capital, y que el mercado mundial de capitales ofrece condiciones favorables al Estado mexicano para la contratación y el pago de empréstitos, o para la venta de bonos de la deuda pública.⁶ De cualquier modo, continúan las inversiones de capital mexicano en los ferrocarriles —sobre todo en el centro y en el sureste—, aunque éstas tienen ya un peso relativo muy modesto.

Las líneas construidas a partir de 1880, como se observa en los mapas 2 y 3, muestran cinco grandes polos de expansión.

Uno, el primitivo eje central México-Puebla-Veracruz se extiende hacia el occidente, en dirección a Guadalajara y el Pacífico. Asimismo, se expande hacia el norte y el sur; esto es, hacia Aguascalientes y Oaxaca, respectivamente;

Dos, en el istmo de Tehuantepec se traza un eje ferroviario que lo cruza y que, posteriormente, se vincula con el eje central, a través de Veracruz. Igualmente se despliega hacia la frontera con Guatemala, siguiendo el curso del litoral de Chiapas.

Tres, en la península de Yucatán surge, en torno a la población de Mérida, un polo ferrocarrilero, a partir del cual se proyectan una decena de líneas.

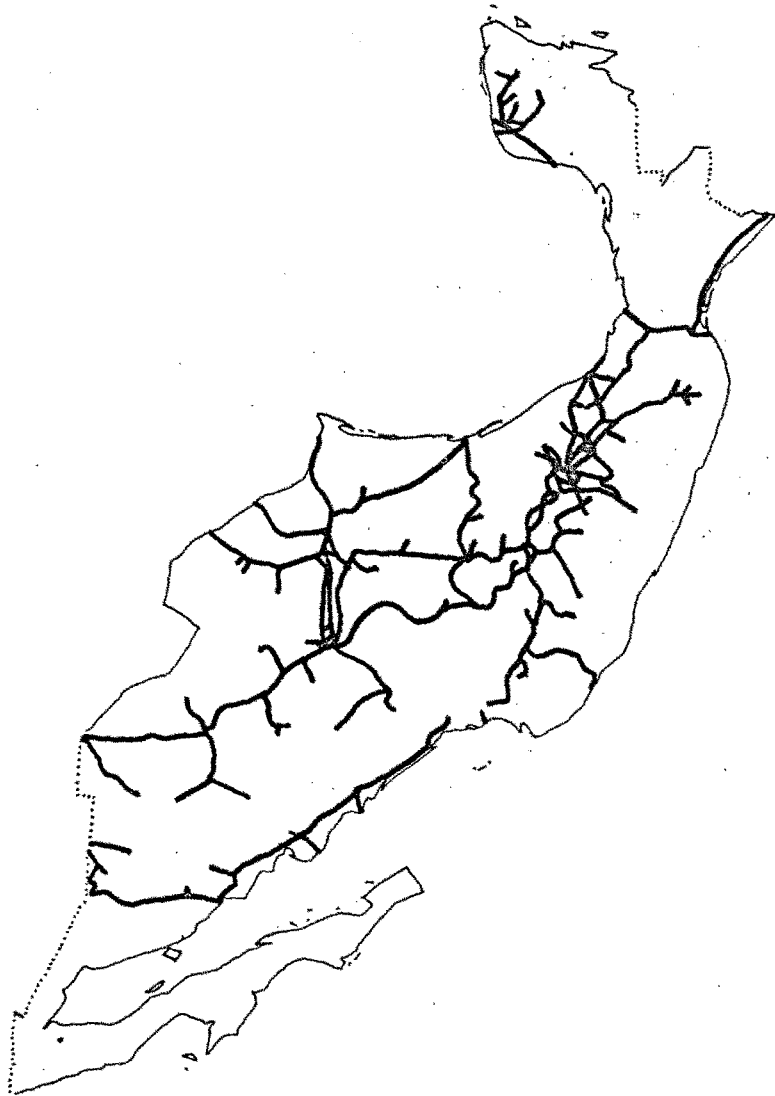
Cuatro, de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico hacia el norte, parten tres largos trazos férreos, que comunican al centro de México con las principales ciudades de la frontera mexicano-norteamericana. Estos trayectos —en cierto sentido paralelos, con dirección norte-sur— tienen dos importantísimos ejes con dirección este-oeste; uno a la altura de Aguascalientes-San Luis Potosí-Tampico, y otro, al nivel de Torreón-Saltillo-Monterrey-Matamoros;

Cinco, al noroeste de México, de la frontera con los Estados Unidos hacia el sur —siguiendo la ruta del litoral del Pacífico y de la Sierra Madre Occidental—, se desprende una larga línea ferroviaria que se dirige hacia Guadalajara y cuyo destino final es la

⁵ John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, Col. Sep/Setentas núm. 209, *passim*.

⁶ Jan Bazant, *Historia de la deuda exterior de México (1823-1946)*, México, El Colegio de México, 1968, pp. 110-200.

MAPA 3
SISTEMA FERROVIARIO EN EL AÑO DE 1910



ciudad de México. Se trata del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, filial del consorcio estadounidense **Southern Pacific-Union Pacific**.

Cuarta

Aun haciendo caso omiso de la proporción de capital mexicano y capital extranjero invertido en diferentes épocas en los ferrocarriles, se constata una dependencia tecnológica desde 1837 hasta nuestros días; aunque, desde luego, tal dependencia ha ido asumiendo distintas características al correr del tiempo. En la construcción y operación de ferrocarriles se precisa de una serie de máquinas e instrumentos, a los que se añade un conjunto de conocimientos de aplicación práctica. Remitiéndonos al contexto de la época y del lugar, resulta difícil determinar cuáles de estas técnicas y conocimientos eran compartidos por varias empresas, cuáles se mantenían en secreto —por parte de una o varias compañías— y cuáles eran del conocimiento público; o bien, cuáles eran exclusivos de los extranjeros y cuáles poseídos también por los mexicanos. Por lo que respecta a la maquinaria y el equipo, la respuesta es sencilla: todo se producía fuera del país.

Sin embargo, ya hacia la vuelta del siglo se empiezan a fabricar en México algunos de los materiales requeridos por las empresas ferrocarrileras: rieles y estructuras de acero, al igual que piezas varias para los vagones.⁷ Asimismo, la Escuela Nacional de Ingenieros —reorganizada en 1883—⁸ capacita a un número creciente y cada vez más variado de especialistas.

Quinta

La política del Estado mexicano en ferrocarriles se desenvuelve en el curso de cinco etapas:

a) 1837-1898. Iniciación y auge de la construcción de ferrocarriles, mediante concesiones otorgadas a empresas privadas, respaldadas con subvenciones del gobierno central o federal por kilómetro construido, y otros estímulos indirectos. El gobierno establece la reglamentación técnica necesaria para el cobro de las tarifas y la seguridad en la operación.

Otras dos modalidades que se ensayan para el fomento de las vías férreas consisten, en la construcción de las obras por parte

⁷ *El Economista Mexicano*, 16 de agosto de 1902 y 31 de octubre de 1903.

⁸ Eli de Gortari, *Ciencia y conciencia en México (1767-1883)*. México, Secretaría de Educación Pública, Colección Sep/Setentas, núm. 71, pp. 228-234.

del gobierno federal —una vez concluida la línea, el Estado la explota un año por su cuenta y luego la vende al mejor postor o la alquila—, y en la celebración de contratos entre el gobierno federal y los gobiernos de los Estados, para que éstos realicen las obras, con los subsidios correspondientes. Estas dos formas se practican entre 1876 y 1880, y rinden resultados más que modestos;⁹

b) 1898-1903-1908-1914. La segunda etapa principia con el plan de rectificaciones del secretario de Hacienda —José Yves Limantour—, y termina con la destrucción del Estado liberal-oligárquico por los ejércitos de la revolución, en 1914. En efecto, en 1898 se da a conocer el plan general propuesto por Limantour y en 1899 se expide la ley sobre ferrocarriles, que ordena los criterios de la política gubernamental y contempla prioridades de construcción.¹⁰ En adelante, las condiciones exigidas a los concesionarios son menos liberales que antes. Así, de 1899 a 1911 se hacen no menos de 200 reformas a los contratos en vigor, se rescinden más de 40 concesiones y se inicia un proceso regulado de fusión de líneas.¹¹ El gobierno federal compra en 1903 la mayoría de las acciones del Ferrocarril Interoceánico y del Ferrocarril Nacional Mexicano. En 1908 se consolida la empresa Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., como resultado de la fusión en una sola compañía del Ferrocarril Central Mexicano y el Ferrocarril Nacional Mexicano; con participación gubernamental del 51 por ciento en el capital social;¹²

c) 1914-1925. En 1914 todas las propiedades ferroviarias que se encuentran en estado de uso son confiscadas por el ejército constitucionalista y pasan a ser administradas por la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionales de México. Hacia 1925 se devuelven las líneas incautadas a sus propietarios;

d) 1925-1937. En este intervalo la preocupación primordial del gobierno está en pagar los viejos adeudos de los Ferrocarriles Nacionales de México, con el importe del impuesto del 10 por ciento sobre sus entradas brutas;

e) 1937 a la fecha. En 1937 se expropia —por causa de utilidad pública— la parte de las acciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, que pertenece a particulares. Con ello se sientan las bases para la ulterior nacionalización y/o control estatal mayoritario de los ferrocarriles del país.¹³

9 Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 483-634.

10 José Yves Limantour, *Apuntes sobre mi vida pública*, México, Editorial Porrúa, 1965, pp. 79-91.

11 Vicente Fuentes Díaz, *El problema ferrocarrilero de México*, México, edición del autor, 1951, pp. 44-84.

12 Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1974, pp. 164-173.

13 Carlos Villafuerte-Dirección de Investigaciones Económicas de la Nacional Financiera, S. A., *Ferrocarriles*, México, FCE, 1959, pp. 240-241.

Sexta

No hemos de asombrarnos de que el **boom** ferrocarrilero —dentro de las circunstancias descritas— condujera a la formación de una decena de grandes consorcios que monopolizaban la rama. La competencia, la fusión de empresas y la creciente organización monopólica de los ferrocarriles aceleran su **tempo** alrededor del año de 1900. Ello presiona al Estado a emprender ciertas medidas de legislación anti-monopólica y a actuar, él mismo, como empresario, para regular con alguna eficacia el proceso.

A continuación incluimos a los principales grupos monopólicos que actuaban en la rama de los ferrocarriles, entre 1900 y 1910:

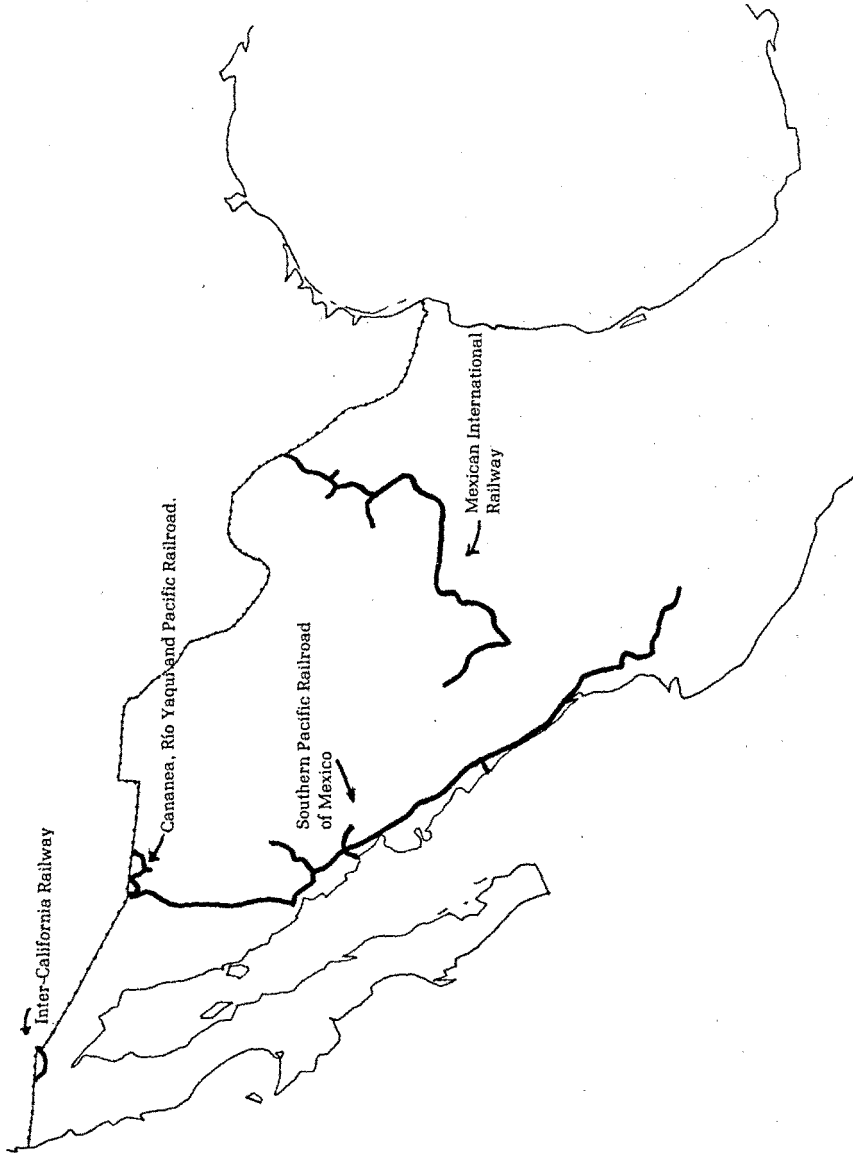
- a) Grupo del Ferrocarril Central Mexicano;
- b) Grupo Loeb-Speyer, o, también, grupo del Ferrocarril Nacional Mexicano-Ferrocarril Internacional Mexicano;
- c) Grupo Huntington-Harriman, o, también, grupo **Southern-Pacific-Union Pacific**;
- d) Grupo Weetman Pearson;
- e) Grupo Francisco Arteaga-Delfín Sánchez o, también, grupo del Ferrocarril Interoceánico;
- f) Grupo del Ferrocarril Mexicano;
- g) Grupo Fred Stark Pearson;
- h) Grupo Molina-Montes o, también, grupo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán;
- i) Grupo Robert S. Towne;
- j) Grupo de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Como se ha visto, éste se constituye entre 1903 y 1908, con el control, primero, y la fusión, más tarde, por parte del gobierno federal, de ciertos ferrocarriles que estaban en manos de algunos de los grupos antes mencionados. Hacia 1910 éste es el grupo más importante de todos. Los principales ferrocarriles que integran el consorcio estatal son: el Interoceánico, el Nacional Mexicano y el Central Mexicano.

Séptima

En 1884 se forma en los Estados Unidos la compañía tenedora **Southern Pacific Co.**, con el propósito de colocar bajo una sola administración el capital de varias compañías ferroviarias, controladas por el grupo de Colis Potter Huntington. Entre estas empresas se halla una que opera en México: el Ferrocarril Internacional Mexicano. A la muerte de Huntington, en 1900, el control del **trust** pasa a manos de Edward H. Harriman, director del consorcio **Union Pacific Railroad** y persona relacionada con la **Standard Oil Co.**, y el grupo Rockefeller. Así, de 1901 en adelante

NASA 4
SOUTHERN PACIFIC COMPANY



la **Southern Pacific** y el **Union Pacific** se hallan bajo una dirección unificada.¹⁴

De 1901 a 1910 el grupo **Southern Pacific-Union Pacific** multiplica sus actividades ferrocarrileras en México: obtiene importantes concesiones y subvenciones del gobierno federal; arrienda, compra, vende y construye líneas. Dado que la expansión del consorcio en el país es tardía, su estrategia general estriba en abandonar sus operaciones en el norte y en el noroeste de la República —donde existe ya una imbricada red de ferrocarriles y donde la competencia entre grupos y las fricciones con la política gubernamental están a la orden del día—, para concentrar sus acciones en el noroeste de México.¹⁵ Se trata de montar un polo de expansión ferroviaria en Sonora, que se extienda hacia el sur, a lo largo de la costa del Pacífico; se trata de crecer en terreno virgen y, a la vez, de beneficiarse del apoyo gubernamental, ya que el poder público considera a esas regiones como prioritarias en lo que atañe a la construcción de caminos de fierro. De ahí que una de las primeras medidas adoptadas por la dirección unificada del **trust** consista en vender la mayoría de sus acciones del Ferrocarril Internacional Mexicano —perdiendo con ello el control de éste— al Ferrocarril Nacional Mexicano (1901).

Son cuatro los ferrocarriles que en uno u otro momento se hallan bajo el control del consorcio en México: el Internacional Mexicano, el Sud-Pacífico de México, el Inter-California y el Cananea, Río Yaqui y Pacífico. Cada uno de los cuales analizaremos con cierto detalle.

No queremos cerrar esta introducción sin adelantar que el más importante de los ferrocarriles del grupo en México, el Sud-Pacífico de México, se conserva en poder del consorcio hasta el 20 de diciembre de 1951, cuando el Estado mexicano compra la mayoría de las acciones de la compañía y crea la empresa de participación estatal mayoritaria denominada Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C. V.

2. Empresarios y empresas

a) Huntington y la **Southern Pacific Co.**

Collis Potter Huntington —cuyo nombre estaría asociado durante muchos años al **Southern Pacific**— nace en Connecticut, Nueva Inglaterra, en 1821.¹⁶ Hijo de agricultores, manifiesta des-

14 Matthew Josephson, **The Robber Barons; The Great American Capitalists, 1861-1901**, New York, Harcourt, Brace & Co., 1934, p. 230.

15 Véanse los mapas 2 y 3.

16 Los datos biográficos de Huntington, así como los referentes a sus primeras

de los primeros años de su adolescencia un “fuerte instinto para los negocios” Sus rasgos de carácter y sus inquietudes embonan puntualmente con las pautas de conducta propiciadas por la transformación económica que se está gestando en los Estados Unidos. Poco después del descubrimiento del oro de California —mientras se desarrolla la guerra contra México— decide Huntington probar suerte en esa región, tan distante de su pueblo natal. No queriendo recoger directamente el oro de los placeres californianos —tal vez porque es algo tarde ya para ello—, se dedica a extraerlo de los bolsillos de los mineros y gambusinos, que se han establecido en el lugar.

Ocupado en la venta de productos de primera necesidad, pronto se convierte Huntington en uno de los comerciantes más ricos de la costa. Es la “época dorada” de la construcción de ferrocarriles en los EUA —impulsada vigorosamente por el gobierno norteamericano—, que integraría económica y políticamente a todas las regiones de ese país; tanto a las propias cuanto a las recientemente conquistadas. Como es obvio, las circunstancias del oeste son especialmente promisorias para las empresas ferroviarias. De ahí que no sorprenda la conversión de Huntington, de comerciante a constructor de ferrocarriles. Junto con otros capitalistas —Leland Stanford, Hopkins, Theodore Judah, L. A. Booth, Charles Marsh y James Bailey— organiza Huntington el 8 de junio de 1861 la compañía **Central Pacific Railroad of California**, con un capital nominal de 8 000 000 de dólares. La línea partiría de la ciudad de Sacramento, California, con rumbo al oriente, hasta entroncar con la línea del **Union Pacific Railroad**, el cual —partiendo de Omaha, población situada en las márgenes del río Missouri, en el estado de Nebraska— se dirigiría hacia el occidente. El punto de reunión estaría determinado por la rapidez de construcción de ambas empresas. La competencia que se suscita en tales circunstancias, y en la cual cada uno de los grupos desarrolla sus máximas energías para abarcar el mayor espacio en el menor tiempo posible, es una de las más recordadas de la historia de los ferrocarriles en los Estados Unidos. Bajo la orden terminante del presidente Lincoln, la cual obliga al **Central Pacific** a modificar su ruta hacia el sur, las dos compañías quedan unidas en un punto localizado a 80 kilómetros, aproximadamente, de Ogden, Utah. Esto sucede días antes del 10 de mayo de 1869, fecha en que se inaugura el que sería el primer ferrocarril transcontinental norteamericano.* Aunque pudiera parecer irónico,

empresas, fueron obtenidos de la *National Cyclopaedia of American Biography*, vol. 15, pp. 15-19 y, también, de Matthew Josephson, *op. cit.*

* Este hecho no debe confundirse con la llegada del **Southern Pacific** al Atlántico, con lo que, por primera vez, una sola compañía logra comunicar a ambos océanos. En este caso la comunicación transcontinental se establece aprovechando líneas de distintas empresas.

ambas empresas —entonces en reñido conflicto— se unirían bajo la misma dirección en 1901.

Es en la década de los setentas que organiza Huntington otras tres compañías ferrocarrileras: **Southern Pacific of California**, **Southern Pacific of Arizona**, **Southern Pacific of New Mexico**. Su propósito es el de atravesar dichos territorios y unir Sacramento, California con El Paso, Texas; lo cual logra hacer en el año de 1883.

En 1884 forma Huntington la compañía tenedora **Southern Pacific Co.**, con el fin de manejar de manera conjunta el capital de varias compañías ferroviarias que, por fusión o afiliación, han sido incorporadas a las empresas, **Central Pacific of California** y **Southern Pacific of California, Arizona y New Mexico**, respectivamente. Entre esas compañías se halla el Ferrocarril Internacional Mexicano.

Una vez en Texas, Huntington y su grupo se concentran en adquirir en dicho estado una serie de líneas cortas. Poco más tarde —mediante la construcción de algunas vías y la adquisición del **Morgan's Louisiana and Texas Railroad**— logran comunicar el estado de California —en una línea ininterrumpida del propio grupo— con la ciudad de Nueva Orleans. La última compra incluye la flota naviera de la **Morgan Line**, que recorre el trayecto Galveston-Nueva Orleans-Nueva York.

No satisfecho con su ya imponente imperio económico y pasando por encima de los puntos de vista de muchos de los integrantes de su grupo, Huntington obtiene y lleva a la práctica nuevas concesiones en los estados de Nueva York, Kentucky y Tennesy. Finalmente, con la construcción del **Louisville, New Orleans and Texas Railroad**, el afamado empresario comunica al Atlántico con el Pacífico, por medio de sus propias líneas.¹⁷

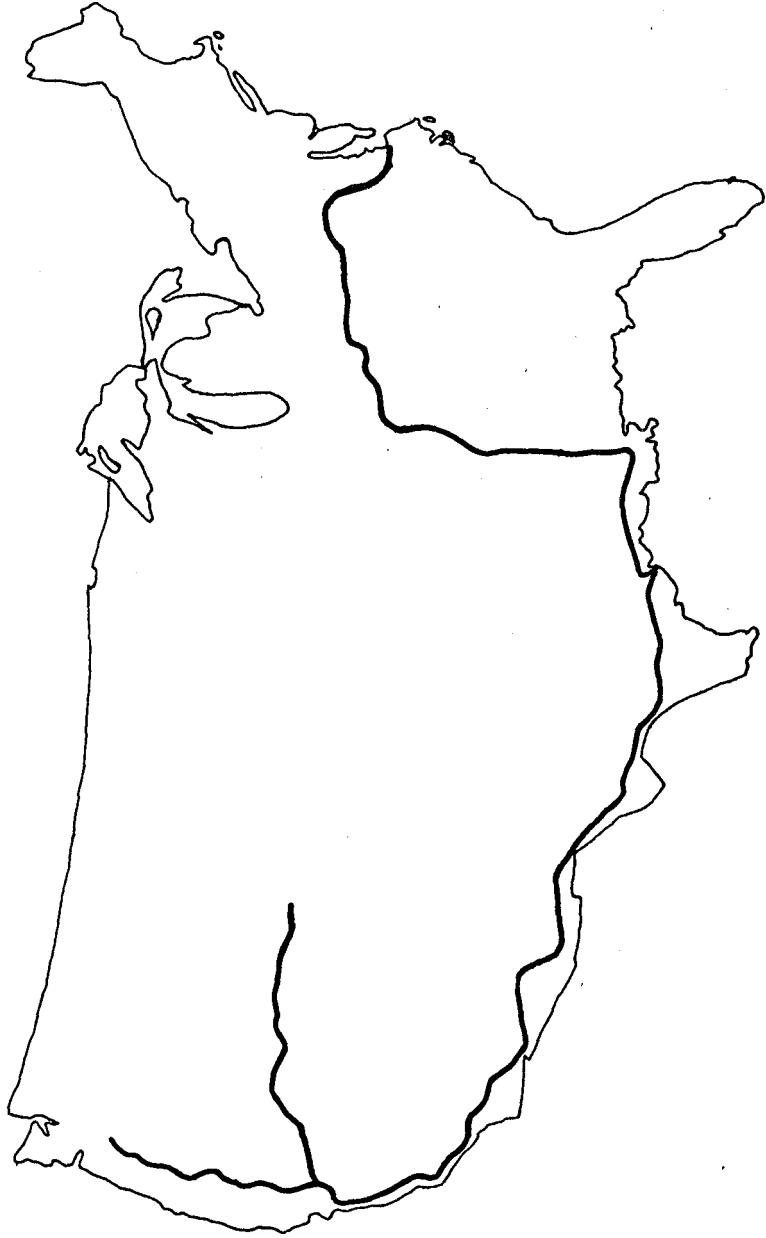
La última obra importante de Huntington es la construcción del astillero de Newport News, Virginia; terminal atlántica de su enorme sistema ferroviario. Huntington muere en los últimos meses de 1900, sin dejar más herederos que su esposa y su hermano, Henry E. Huntington.¹⁸ Al carecer éstos de la capacidad suficiente para dirigir el consorcio, el control del mismo pasa a manos de Edward H. Harriman, director del **Union Pacific Railroad** y persona cercana a la **Standard Oil Company**.¹⁹

17 Véase el mapa 5.

18 **National Cyclopaedia of American Biography**, vol. 15, p. 18.

19 Según Josephson, *op. cit.*, p. 230, únicamente la familia de la **Standard Oil** —actuando a través del “ambicioso” Harriman— poseía los recursos suficientes para comprar las propiedades a la viuda de Huntington. De acuerdo con el **Dictionary of American Biography**, Harris E. Starr, Charles C. Scribner & Sons, New York, 1944, vol. xxi, Suplemento Uno, pp. 297-298, las extensas propiedades de Huntington se pusieron en venta y el comité ejecutivo del **Union Pacific** concedió 100 000 000 de

MAPA'S
SOUTHERN PACIFIC CO.



b) Harriman y el **Union Pacific Railroad**

Oficinista más que aventurero, comprador de ferrocarriles más que constructor de ellos, Edward H. Harriman asume la dirección del **Illinois Central Railroad** —una de las más importantes compañías del norte de los Estados Unidos— luego de un cierto número de ascensos.²⁰ Cuando cuenta con cerca de cincuenta años de edad, se convierte en director del **Union Pacific Railroad**.

En 1893 se ponen en venta las acciones del **Union Pacific**, y dos años después lo adquieren **Kuhn, Loeb & Company**, quienes llevan a cabo su reorganización. En poco tiempo la palabra de Harriman se convierte en ley para los miembros del consejo de administración de la empresa. Antes de un año de haber tomado Harriman posesión de la dirección, recobra el consorcio la **Oregon Short Line** y compra las acciones del **Oregon Railroad and Navigation Company**; garantizando con ello a la línea una salida al Pacífico, por el puerto de Portland.

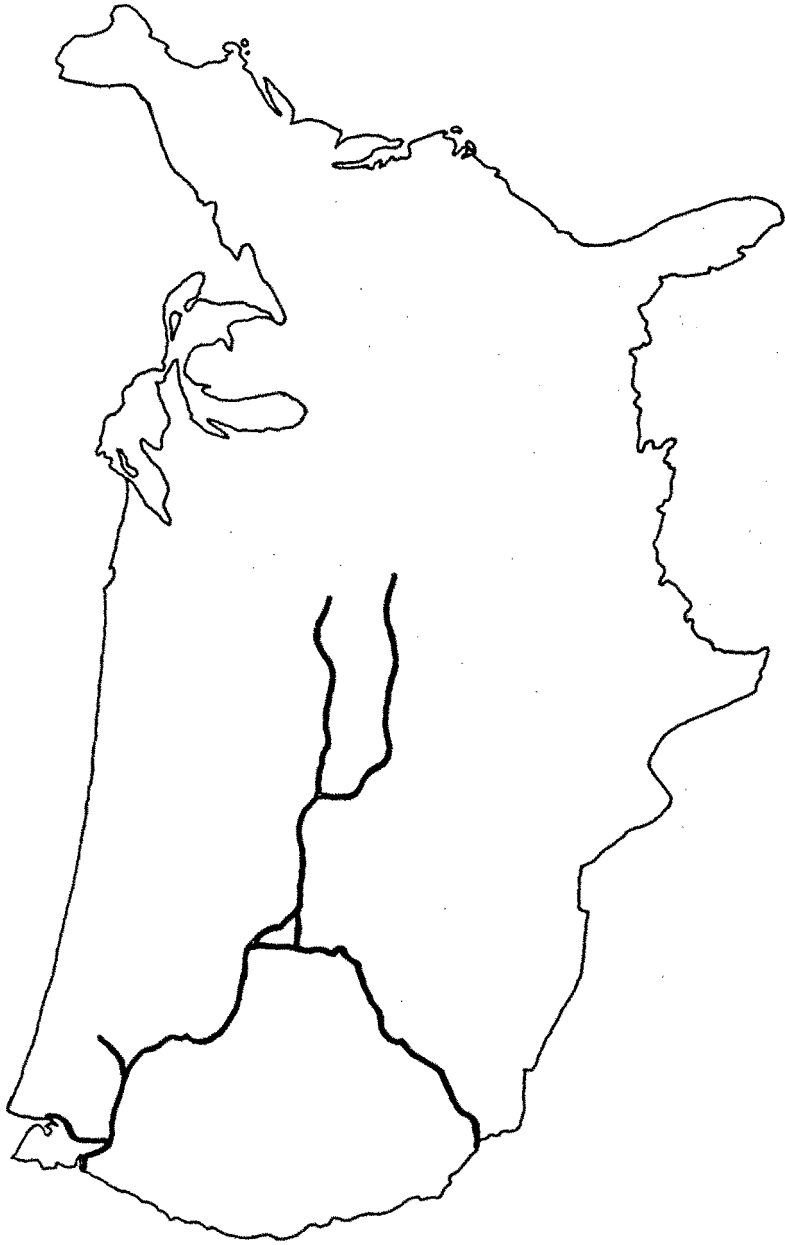
Con la meta de controlar el **Chicago, Burlington and Quincy Railroad**, el consorcio **Union Pacific** entra en una aguda disputa con el **Northwestern Pacific Railroad**, dirigido por James J. Hill. Al no poder adquirir directamente el **Chicago, Burlington and Quincy Railroad** —lo que sí hace el **Northwestern**—, Harriman comienza a comprar las acciones del capital de su rival. Sus combinaciones tienen éxito, tras de lo cual funda Harriman la compañía tenedora **Northern Securities Company**, con el fin de manejar conjuntamente la **Great Northern Company** y el **Northwestern Pacific Railroad**. Pero ocurre que la Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos interviene y culpa al grupo de Harriman de haber formado una combinación que perjudica la libertad de comercio. Esto sucede en el año de 1904. El **Union Pacific** se convierte en el blanco de la opinión pública norteamericana. Al final de cuentas Harriman devuelve su reciente adquisición. Sin embargo, la querrela entre el **trust** Harriman y el gobierno de los Estados Unidos dura varios años y gira alrededor de una multiplicidad de aspectos. Lo cierto es que de la indagación del gobierno salen a flote una serie de maniobras ilegales que comprometen la imagen pública del consorcio. Harriman muere en 1909, un año antes de iniciarse en México la revolución maderista.²¹

dólares a Harriman, para que éste usara el dinero "según él crea que sea más práctico y deseable". Sin embargo, es obvio que los bienes de Huntington valían muchísimo más que la suma que se indica.

²⁰ Los datos biográficos de Harriman se obtuvieron del **Dictionary of American Biography, op. cit.**, pp. 296-300.

²¹ Véase el mapa 6.

MAPA 8
UNION PACIFIC RAILROAD CO.



3. Los dos periodos del consorcio en México

De los datos antes expuestos, se desprende —para el intervalo 1880-1910— una división en dos periodos de la historia del consorcio **Southern Pacific** en México.

En el primero —que corre de 1881 a 1901—, el consorcio ocupa la región noreste de México, atravesando los estados de Coahuila y Durango. En el segundo —que abarca los últimos diez años del porfiriato—, la empresa recorre la franja norte de la costa del Pacífico, cruzando los estados de Sonora, Sinaloa, Nayarit y Jalisco, además de fincar una línea en la Baja California.

Los criterios en los que nos fundamos para periodizar la vida de la empresa no son únicamente geográficos. La muerte de C. P. Huntington —en 1900— y el posterior traspaso de las propiedades del **Southern Pacific** a manos del **Union Pacific** —en 1901— constituyen hechos de la mayor importancia.

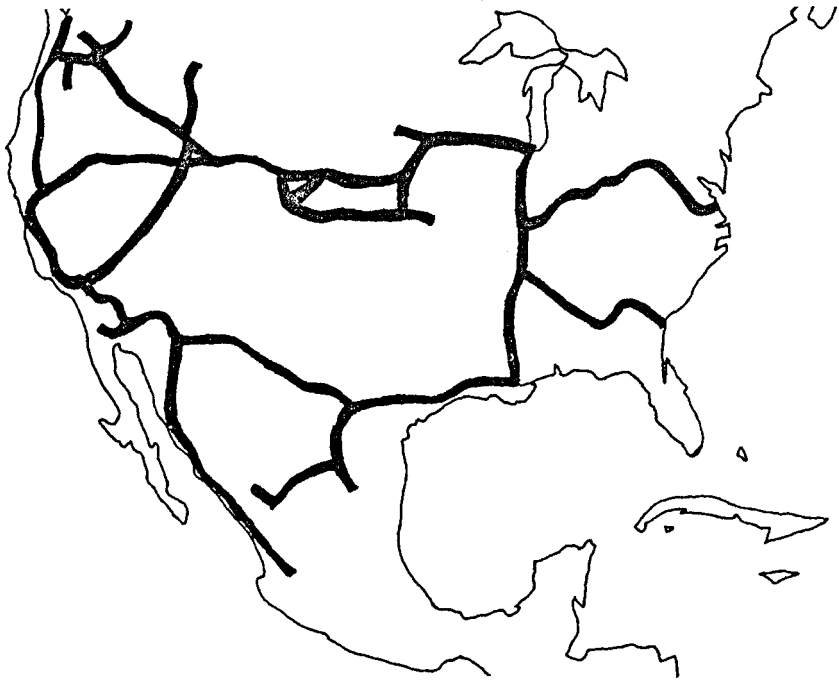
Por otra parte, la forma de expansión del **trust**, en una y otra épocas, es diferente. En la primera, todas las vías son construidas por cuenta exclusiva del consorcio, mientras que en la segunda, se arriendan y compran, también, algunas líneas ya construidas. Asimismo, en el primer momento el gobierno mexicano no concede subvenciones directas a la empresa, haciéndolo en el segundo. Otro aspecto de consideración consiste en que el consorcio ha alcanzado ya su meta principal —unir el Atlántico con el Pacífico— antes de 1900; a partir de entonces su ritmo de expansión en los Estados Unidos disminuye, y aumenta al sur de la frontera.

Hechas estas aclaraciones, nos permitiremos hablar del grupo **Southern Pacific-Union Pacific**, sin mayores precisiones.

4. Expansión del consorcio en México

Al iniciarse la segunda mitad del siglo diecinueve —dada la peculiar situación histórica por la que atraviesan los Estados Unidos—, hombres decididos, con capital suficiente, visión amplia en los negocios y cierto espíritu aventurero, pueden enriquecerse de la noche a la mañana. Tal es el caso de los accionistas del **Southern Pacific**, con Huntington a la cabeza. Esta compañía tenedora es una de las primeras en constituirse en los Estados Unidos, lo que, entre otras cosas, le otorga una serie de ventajas monopólicas. Su crecimiento es impresionante, casi exponencial: en escasos veinte años se convierte la pequeña compañía en el consorcio ferrocarrilero más poderoso del oeste de los Estados Unidos. Sus líneas son las primeras en cruzar el vasto territorio de ese país, comunicando entre sí a ambos océanos. No es difícil

MAPA 7
GRUPO HARRIMAN
(Ferrocarriles controlados, temporal o permanentemente,
por el consorcio, entre 1901 y 1912)



adivinar, ya en ese entonces, que sus vías se dirigirían al sur en cierto momento, con rumbo a México; ya que el territorio que atravesaban estaba ubicado al sur de todos los estados fronterizos: California, Arizona, Nuevo México y Texas. Ese momento llega en 1881, cuando las vías del **Southern Pacific** pasan por Deming, Nuevo México, después de haber transcurrido por Tucson, Arizona, justo al norte de la ciudad mexicana de Nogales. Pero, ¿por dónde penetrarían en México?

No es fácil descubrir las motivaciones que llevan a los directores del consorcio a construir, por donde lo hacen, sus vías por las regiones mexicanas. Para ello haría falta adoptar su lógica empresarial y adquirir su visión práctica, sin descuidar, claro está, la política del gobierno mexicano respecto a los ferrocarriles fronterizos. Sin embargo, sí podemos avanzar algunas ideas.

De todos los puntos sobre la frontera mexicano-norteamericana —dado que el **Southern** llegaba a El Paso, Texas, 1882— era natural que éste prefiriese dirigirse hacia el sur por alguno de los situados al oeste de dicha ciudad: por ejemplo: Nogales, Sonora.

Una concesión que partiese de Nogales, Sonora, hacia el centro de México, fue disputada por varios consorcios estadounidenses.²² Además del **Southern Pacific**, la solicitaban el **Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad** y el grupo ferrocarrilero dirigido por Gould. La concesión se otorgó finalmente al **Atchison**, probablemente debido a la pequeña concesión obtenida por éste —con anterioridad— entre León y Celaya. De otra parte, ya que el gobierno de México no tenía autorización para extender concesiones de líneas paralelas —según la ley del 1.º de junio de 1880—, el **Southern Pacific** hubo de buscar otra puerta de entrada.

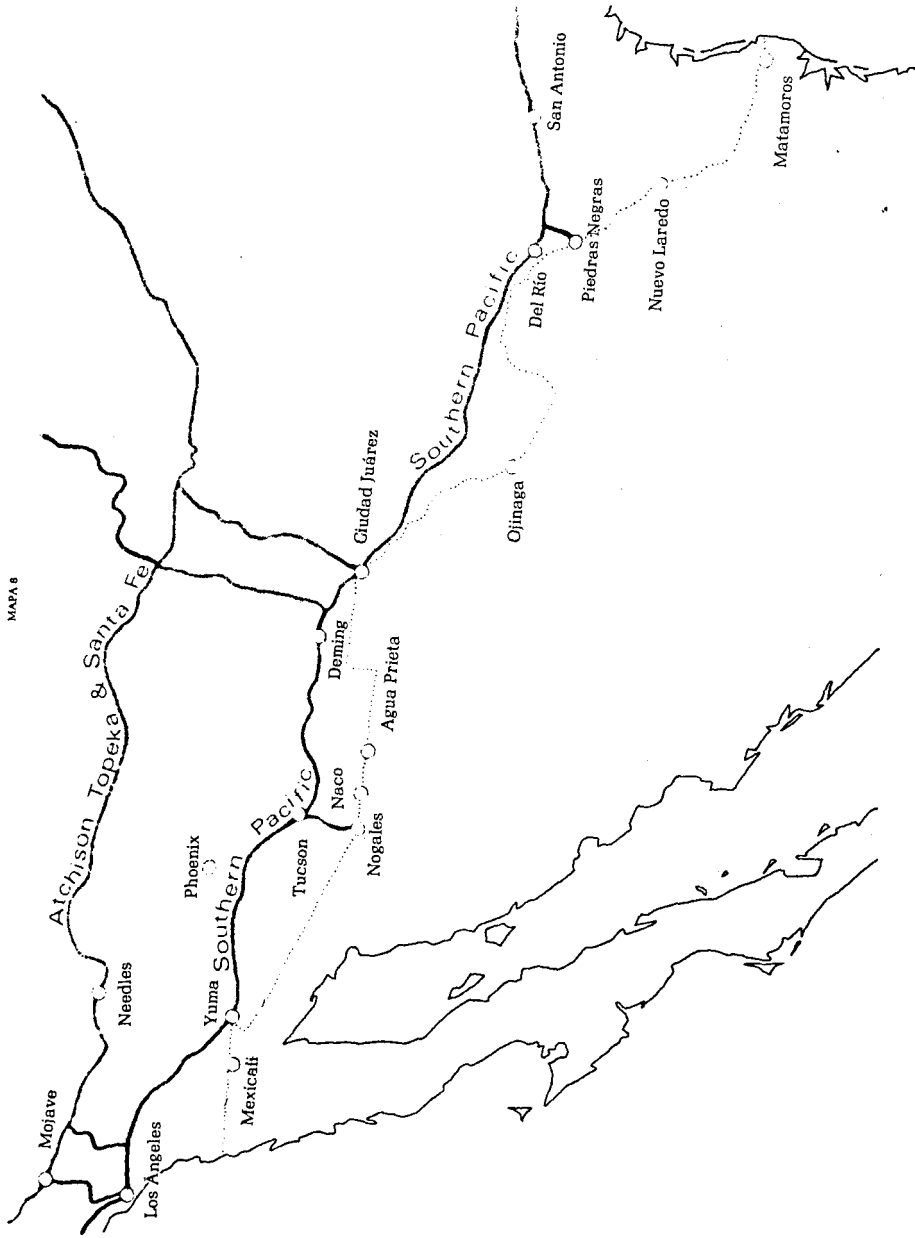
Por lo pronto, el **Atchison** construyó, entre Nogales y Guaymas, el **Sonora Railway**, primer ferrocarril norteamericano que entró en operaciones en México, en 1883. Veinte años después el **Southern Pacific** lo tomaría en arriendo del **Atchison** y lo continuaría hasta Guadalajara.

Llama la atención el hecho de que los grupos que se disputaban las concesiones del gobierno mexicano eran los mismos que competían reñidamente entre sí por el dominio de los sistemas de transporte de los Estados Unidos.²³ Es claro que el resultado de las luchas entre los monopolios norteamericanos en México repercutía sobre sus respectivas posiciones en los Estados Unidos.

Pero volvamos a las opciones de entrada del **Southern Pacific**. Otros puntos al oeste de El Paso, Texas, eran Naco y Agua Prieta,

22 F. W. Powell, **Railroads of Mexico**, Boston, The Stratford Co., 1921, p. 127.

23 Sergio Ortiz Hernán, en **Los ferrocarriles de México**, México, S.C.T., 1973, p. 133, sostiene que "resulta difícil precisar qué parte de la acción constructora de las corporaciones ferroviarias yanquis en México, considerada en su conjunto, fue consecuencia directa de la batalla por la hegemonía en los Estados Unidos".



MAPA 6

en Sonora. Pero las minas de Cananea y Nacozari se descubrieron en los últimos años del siglo; de haberse descubierto antes, los puntos fronterizos cercanos habrían sido fuertemente disputados. En 1881 esas puertas no significaban nada.

Finalmente, Ciudad Juárez —vecina de El Paso, Texas— era la terminal norte de la vía cuya construcción había sido otorgada en 1880 al Ferrocarril Central Mexicano.

Así que el Southern hubo de tomar en cuenta —a pesar de sus preferencias— los puntos fronterizos ubicados al este de El Paso, Texas. Ya que Nuevo Laredo, Tamaulipas y Matamoros, Tamaulipas, eran ciudades que comunicaría el Ferrocarril Nacional Mexicano; sólo quedaban al **Southern** —aparentemente— dos alternativas: Ojinaga, Chihuahua, y Ciudad Porfirio Díaz (Piedras Negras), Coahuila.

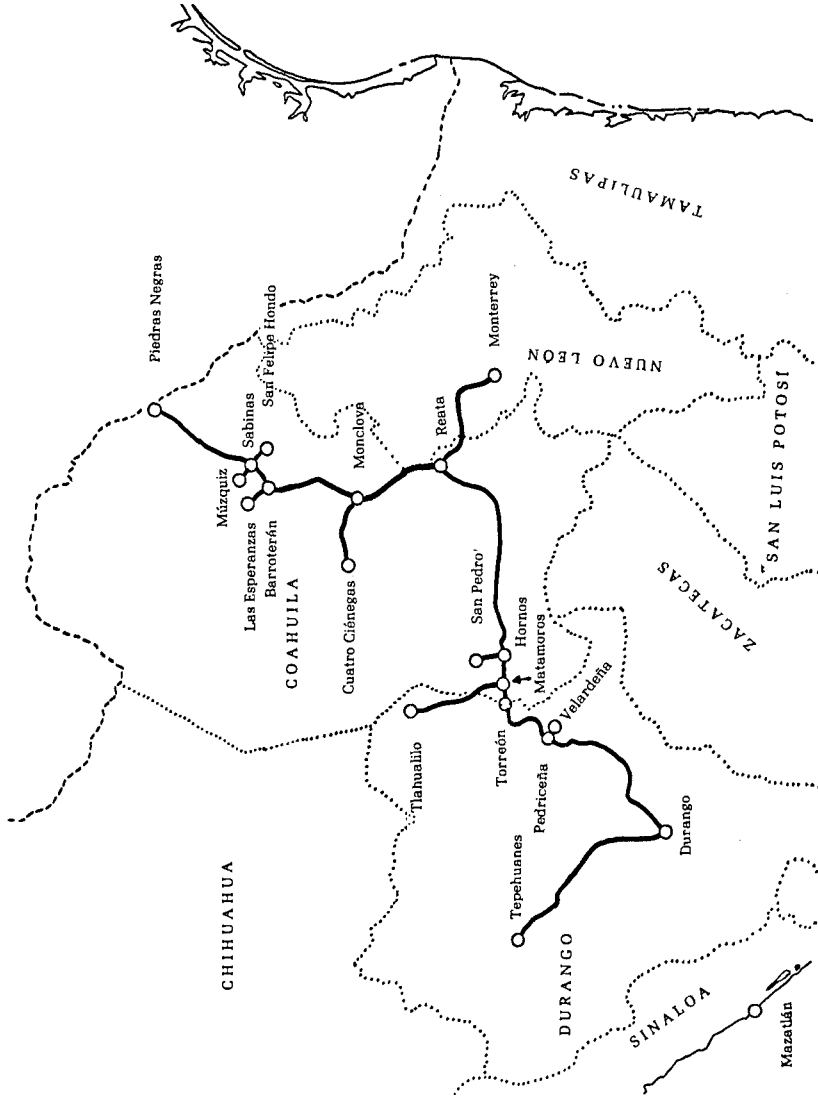
La ruta de Ojinaga a la ciudad de Chihuahua no era nada despreciable; atravesaba una de las regiones agrícolas y ganaderas más ricas del norte. Empero, los yacimientos carboníferos, recién descubiertos en algunas zonas norteñas del estado de Coahuila, fueron —sin duda alguna— un argumento de peso que seguramente influyó en Huntington y socios, para optar por la ruta que finalmente siguieron: Piedras Negras-Durango; aunque, por la concesión original que el gobierno mexicano les otorgó, se puede ver que sus ambiciones eran muy superiores, pues pensaban llegar a la ciudad de México, al Pacífico y al Atlántico. Tal es el origen del Ferrocarril Internacional Mexicano.

5. El Ferrocarril Internacional Mexicano

La ruta concedida al Ferrocarril Internacional Mexicano es una de las más estratégicas de la época. Su sección norte —entre Piedras Negras y Reata— cruza una rica región carbonífera y metalúrgica; su sección central comunica a una progresista zona agrícola —La Laguna— con un naciente centro industrial —Monterrey—; su sección sur atraviesa una comarca minera de primera importancia —Durango.

El 7 de junio de 1881 otorga el gobierno mexicano la concesión a la Compañía Constructora Internacional. Los años de 1883 y 1884 son del trabajo más intenso, en tanto que los dos siguientes —a causa de la crisis económica de los Estados Unidos— son de escaso avance en las obras. En 1887 se reanuda el esfuerzo, siendo el año en el que más kilómetros de vía se tienden. Se comunica a Castaña, al sur de Monclova, con Torreón. En los cuatro años que siguen sólo se construye el ramal de Hornos a San Pedro de las Colonias. Y, así, en 1892 se termina la línea de Torreón a Durango. El ramal de Matamoros a Tlahualilo se tiende

MAPA
MEXICAN INTERNATIONAL RAILWAY CO.



en 1896. Dos años más tarde se establece el ramal de Reata a Monterrey. Entre 1898 y 1902 se hace el ramal de Durango a Tepehuanes.

Como se ha visto, el control del Ferrocarril Internacional Mexicano lo adquiere el Ferrocarril Nacional Mexicano en 1901, por lo que la vía está casi totalmente terminada en el momento del cambio de propietarios.²⁴ Este cambio no puede dejar de asociarse con la muerte de C. P. Huntington, un año antes, pues él había sido el dirigente más entusiasta del proyecto.²⁵ La decisión de vender la mayoría de las acciones del Ferrocarril Internacional Mexicano la toman los nuevos propietarios del **Southern Pacific** —esto es, los directivos del **Union Pacific**—, entre los que destaca Harriman. La medida resultaría, a largo plazo, favorable a los intereses del **Southern-Union**; pues el Internacional Mexicano pasaría a formar parte de las propiedades estatales representadas por los Ferrocarriles Nacionales de México. Por el contrario, las líneas adquiridas y construidas por el consorcio en la costa del Pacífico permanecerían intocadas hasta 1951 y conformarían —de 1908 en adelante— el conjunto de propiedades ferrocarrileras independientes del gobierno más importante del país.

En otro orden de ideas, de no haberse construido el Ferrocarril Internacional Mexicano habrían quedado incomunicadas las ciudades de Piedras Negras, Monclova y Durango; no así Monterrey y Torreón, que eran centros de convergencia de vías de otras compañías. Entre estas dos últimas poblaciones se llegaron a trazar tres diferentes líneas competitivas. Por medio del Internacional, quedó Monclova comunicada con la frontera en 1884; Torreón en 1887; Durango en 1892, y Monterrey en 1898. Debe señalarse que de no haber sido por la competencia con otras empresas la construcción del tramo entre Monterrey y Torreón pudo haberse ahorrado. Los protagonistas originales de esta competencia eran: el grupo del Ferrocarril Central Mexicano; los financiadores del Ferrocarril de Coahuila al Pacífico —entre los cuales estaban Alfred W. Lilliendahl y la casa Madero Hnos.—,²⁶ y el propio grupo del **Southern**.

Por lo que respecta a los ramales del Ferrocarril Internacional Mexicano, éstos fueron contruidos por la misma corporación, con la excepción del Ferrocarril Carbonífero de Coahuila —que corre de Barroterán a Conquista y Las Esperanzas—, que era propiedad de James T. Gardiner; dueño, también, de la **Mexican Coal**

24 Para una cronología de la construcción del Ferrocarril Internacional Mexicano, consúltese a Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 533-35 y 549-51.

25 Powell, *Railroads of Mexico*, p. 138.

26 Francisco R. Calderón, *op. cit.*, pp. 597-598.

CUADRO 1

**FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO:
LONGITUD Y TIPO DE VÍAS (1901)**

	T km		T/S %
T. Línea troncal			
Piedras Negras a Durango	870		59.75
	R km	r/R %	r/S %
R. Ramales			
r ¹ —Durango a Tepu- pehuanes	217	37.03	14.90
r ² —Reata a Monte- rrey	116	19.80	7.97
r ³ —Matamoros a Zaragoza	70	11.95	4.81
r ⁴ —Monclova a Cuatro Ciéne- gas	68	11.60	4.67
r ⁵ —Mezquite, Purí- sima y San Pe- dro	40	6.82	2.75
r ⁶ —Hornos a San Pedro de las Co- lonias	24	4.10	1.65
r ⁷ —Horizonte a Bermejillo	24	4.09	1.64
r ⁸ —Sabinas a Rosi- ta y a San Fe- lipe	18	3.07	1.24
r ⁹ —Pedriceña a Ve- lardeña	9	1.54	0.62
	586 km	100.00 %	40.25 %
S. Suma total	1 456 km		100.00 %

FUENTE: Calculado con base en los números absolutos que presenta Francisco R. Calderón en "Los Ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, ed. *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica, I*, México, Editorial Hermes, 1965, pp. 533-535, 549-551 y 601.

and Coke Company.²⁷ Gardiner estableció una estrecha relación amistosa con el Internacional, llegándose a acordar, entre ambos, un mutuo arriendo de minas y ferrocarriles.

Los primeros ramales en construirse fueron los destinados a transportar la producción de las minas carboníferas de Rosita y Hondo, Coahuila. Según un autor,²⁸ el grupo de Huntington pensaba explotar tales minas, para abastecer de combustible a las locomotoras del **Southern Pacific** en los Estados Unidos; pero no tuvo éxito en ello, probablemente debido a la baja calidad del carbón de piedra de la región. Aun así, la primera compañía carbonífera que entró en operación en Coahuila, en 1884 —la **Sabinas Coal Mines Company**—, era propiedad del consorcio.²⁹ A ella le siguieron la **Coahuila Coal Company** (1886); la **Alamos Coal Company** (1888), y la **Fuente Coal Company** (1894). Extrañamente, las minas más próximas a la frontera fueron las últimas en explotarse. Sería exagerado suponer, no obstante, que la construcción del Ferrocarril Internacional Mexicano tuvo como motivación la extracción del carbón de la zona. Las ambiciones de los directivos de la corporación eran, como ya se ha visto, mucho mayores.

El ramal agrícola, de Hornos a San Pedro de las Colonias, se tendió en 1890. Le siguió el de Pedriceña a Velardeña —netamente minero—, que fue concluido dos años después. El ramal de Monclova a Cuatro Ciénegas —a pesar de comunicar una importante zona minera y de estar localizado en el norte— se construyó hasta 1895. En 1896 se trabajó en el de Matamoros a Tlahualilo, ramal primordialmente agrícola. En 1898 se terminó el de Reata a Monterrey. El que iba de la ciudad de Durango a la población de Tepehuanes, y que cruzaba una comarca minera, fue el último en construirse (1898-1902).

Los nueve ramales del Ferrocarril Internacional Mexicano sumaban 586 kilómetros de vía —toda ella ancha, al igual que la del troncal—, lo que representaba el 40.25 por ciento del total de la línea; mientras que el tramo troncal —de 870 kilómetros— hacía el 59.75 por ciento. El ramal más largo era el de Durango a Tepehuanés, cuyos 217 kilómetros representaban más de la ter-

²⁷ Marvin D. Bernstein, **The Mexican Mining Industry, 1890-1950. A Study of the Interaction of Politics, Economics and Technology**, New York, State University of New York, 1965, p. 35. Información sobre las compañías mineras se puede encontrar en John R. Southworth, **Directorio oficial de minas y haciendas de México**, México, 1910, p. 86. También, en **The Mexican Year Book; a Statistical, Financial and Economic Annual**, México, Mc. Corquedale & Co., Ltd., 1911, p. 219. Según D'Olwer, en "Las Inversiones Extranjeras", en Daniel Cosío Villegas, ed., **Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica, II**, México, Editorial Hermes, 1965, p. 1092, era esa la mayor explotación carbonífera en el México porfirista.

²⁸ Marvin D. Bernstein, *op. cit.*, p. 35.

²⁹ *Idem.*

cera parte de la longitud de todos los ramales juntos. Le seguía el de Reata a Monterrey, con 116 kilómetros. Todos los restantes eran más cortos.

CUADRO 2

FERROCARRIL INTERNACIONAL MEXICANO

GANANCIA BRUTA —EN PESOS CORRIENTES—
POR MILLA DE VIA EXPLOTADA: 1885-1901

1885	905
1886	1 098
1887	1 396
1888	1 841
1889	2 305
1890	2 839
1891	2 924
1892	4 518
1893	3 579
1894	3 785
1895	4 526
1896	4 617
1897	4 603
1898	5 306
1899	6 441
1900	6 710
1901	7 030

FUENTE: Fernando González Roa, *El problema ferrocarrilero y la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México*, México, Ediciones de la Liga de Economistas Revolucionarios de la República Mexicana, A.C., 1975 (primera edición, México, 1915), pp. 132-133.

La situación financiera del Ferrocarril Internacional Mexicano no era mala en 1901, cuando cambió de propietarios. Pagaba sus deudas con holgura, repartía dividendos a sus accionistas y hacía constantes erogaciones en el mantenimiento de sus líneas y la compra de material rodante. Ya antes se ha tratado de los móviles de su venta. Hemos estimado que, en ese momento, su valor global ascendía a cerca de 25 000 000 de dólares.³⁰

³⁰ *Moody's Analyses of Investments and Security Rating Books, Railroads Investments*, New York, Moody's Investors Service, 1922, pp. 1401-1441. También, *The Mexican Year Book; a Statistical, Financial, and Economic Annual, Compiled from Official and other Returns; Issued Under the Auspices of the Department of Finance*, México, Mc. Corquedale & Co., Ltd., 1911, pp. 168-169.

6. El Ferrocarril Sud-Pacífico de México

Huntington construyó el Ferrocarril Internacional Mexicano y arrendó, en 1897, el **Sonora Railway**, pues se mostraba interesado en extender las actividades de sus compañías tanto en el noreste como en el noroeste de México. Sin embargo, Harriman, su sucesor, vendió gran parte de las acciones poseídas por el grupo en el Internacional, e hizo que las energías del consorcio se concentraran en la costa mexicana del Pacífico.

El 28 de abril de 1879 se incorporó en Massachusetts el **Sonora Railway**, el cual estaría controlado desde un principio por el **Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad**.³¹ En mayo de 1880 se inició la construcción de la línea entre Nogales y Guaymas, y en noviembre del siguiente año, circulaba el primer tren entre ambos puntos.³² Ésta fue la primera vía norteamericana que entró en operaciones en México, con una longitud de 422 kilómetros.³³ En esa época, las relaciones entre el **Atchison** y el **Southern** eran de franca competencia en torno a las concesiones que el gobierno mexicano estuvo dispuesto a otorgar a los inversionistas norteamericanos. Empero, en 1897 ambos grupos llegaron a un asombroso acuerdo: se arrendaron, recíprocamente, el **Sonora Railway** y el **Needles-Mojave**, en California.³⁴ Dos años después de la muerte de Huntington, esto es, en 1902, E. H. Harriman hizo un viaje a la ciudad de México, con el fin de tratar con los representantes del gobierno mexicano sobre las condiciones para la continuación hacia el sur del **Sonora Railway**.³⁵ En 1903 adquirió el **Southern Pacific** el control del Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico. En 1904 envió Harriman a J. A. Naugle a México, para que inspeccionara la ruta de Guaymas a Guadalajara y elaborara un informe en el que se estudiara la conveniencia de continuar la línea sonorensis. El informe fue redactado en términos no sólo afirmativos, sino aun entusiastas, sobre la mencionada construcción; convirtiéndose en un argumento importante para que el consorcio obtuviera, en 1905, la respectiva concesión del gobierno mexicano. A finales de ese mismo año se iniciaron los trabajos en Empalme, punto situado en las afueras de Guaymas. Otra concesión obtenida por el grupo, para establecer una línea entre Mexi-

31 David M. Pletcher, "The Development of Railroads in Sonora", en *Inter-American Economic Affairs*, vol. 1, marzo de 1948, núm. 4, p. 10.

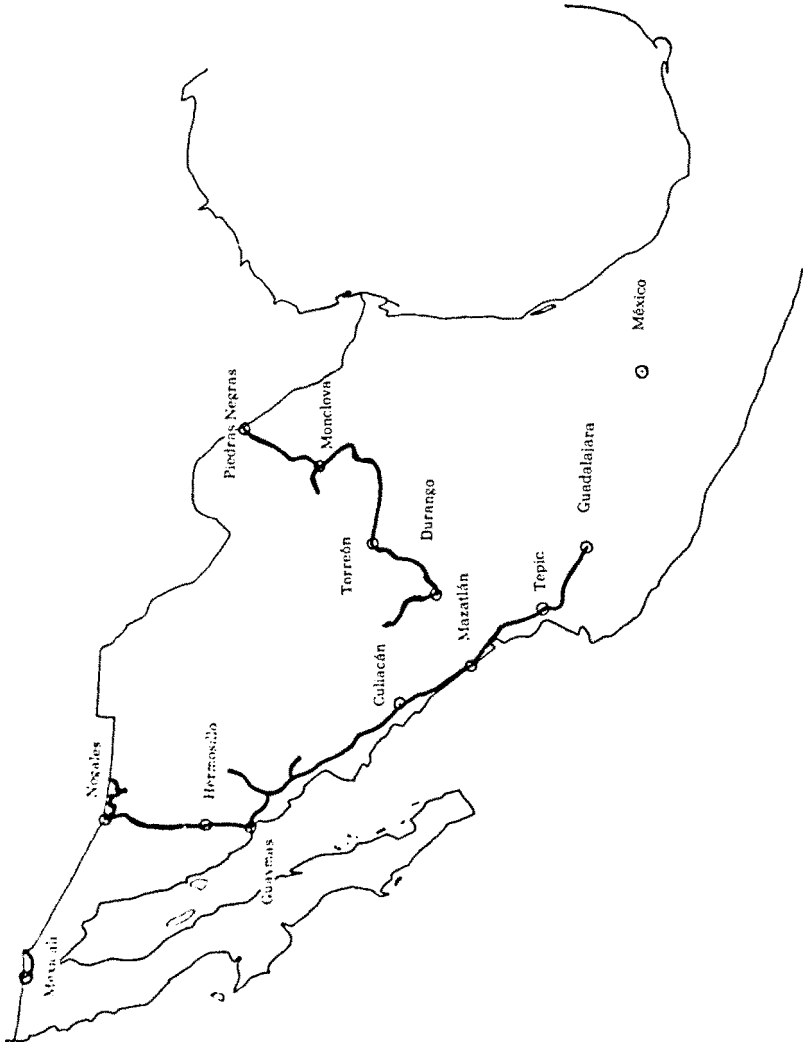
32 William Rodney Long, *Railways of Mexico*, Washington, Government Print. Off., 1925, p. 182. También, Pletcher, *op. cit.*, p. 21.

33 J. F. Rippey, *Latin America and the Industrial Age*, New York, Van Rees Press, 1944, p. 144.

34 Powell, *op. cit.*, p. 137.

35 U. S. Congress. Senate. Department of Commerce. Bureau of Foreign and Domestic Affairs. *Mexican West Coast and Lower California*, Washington, Govt. Print. Off., 1923, p. 47.

MAP OF
SOUTHERN PACIFIC COMPANY



cali y Algodones, en la Baja California, demuestra el énfasis puesto por el consorcio en el control del sistema de transportes de esa región de México.

Así las cosas, en mayo de 1907 se terminó el tramo de la línea troncal de Empalme a Navojoa; dos años después, el gobernador de Sinaloa inauguró la línea que llegaba a Mazatlán; en mayo de 1910 las obras estaban concluidas hasta Yago, y en noviembre de ese mismo año, hasta el Río Santiago, en Nayarit. Diecisiete días antes de estallar la revolución maderista, el **Southern Pacific** refundió en una todas sus concesiones y adquirió la nueva de llevar sus vías de Guadalajara a México, pasando por Zamora y Morelia. La vía llegó a Tepic en febrero de 1912, el tramo entre esta última ciudad y Guadalajara —que cruzaba una región montañosa— se terminó hasta el año de 1927.³⁶

En el estado de Sonora el Ferrocarril Sud-Pacífico de México comunicaba a Nogales, Hermosillo y Guaymas; en el de Sinaloa, unía a Culiacán y Mazatlán; en el de Nayarit, pasaba por Tepic, y en Jalisco, llegaba a Guadalajara. El recorrido que hacía este ferrocarril era considerado de gran importancia por el gobierno mexicano. Ya en septiembre de 1898 el secretario de Hacienda —José Yves Limantour—, en una junta de gabinete presidida por Porfirio Díaz, había hecho una detallada exposición de lo que debería ser la política del régimen en materia de ferrocarriles. En la parte de este informe, referente a las necesidades de construcción de líneas en ciertas zonas del país, la ruta de Guaymas a Guadalajara había sido considerada por el ministro como una de las cinco rutas de primera importancia, que deberían iniciarse en 1900.³⁷ De ahí que la compañía del Ferrocarril Sud-Pacífico de México hubiera recibido del gobierno porfirista una subvención de 12 500 pesos por kilómetro construido.

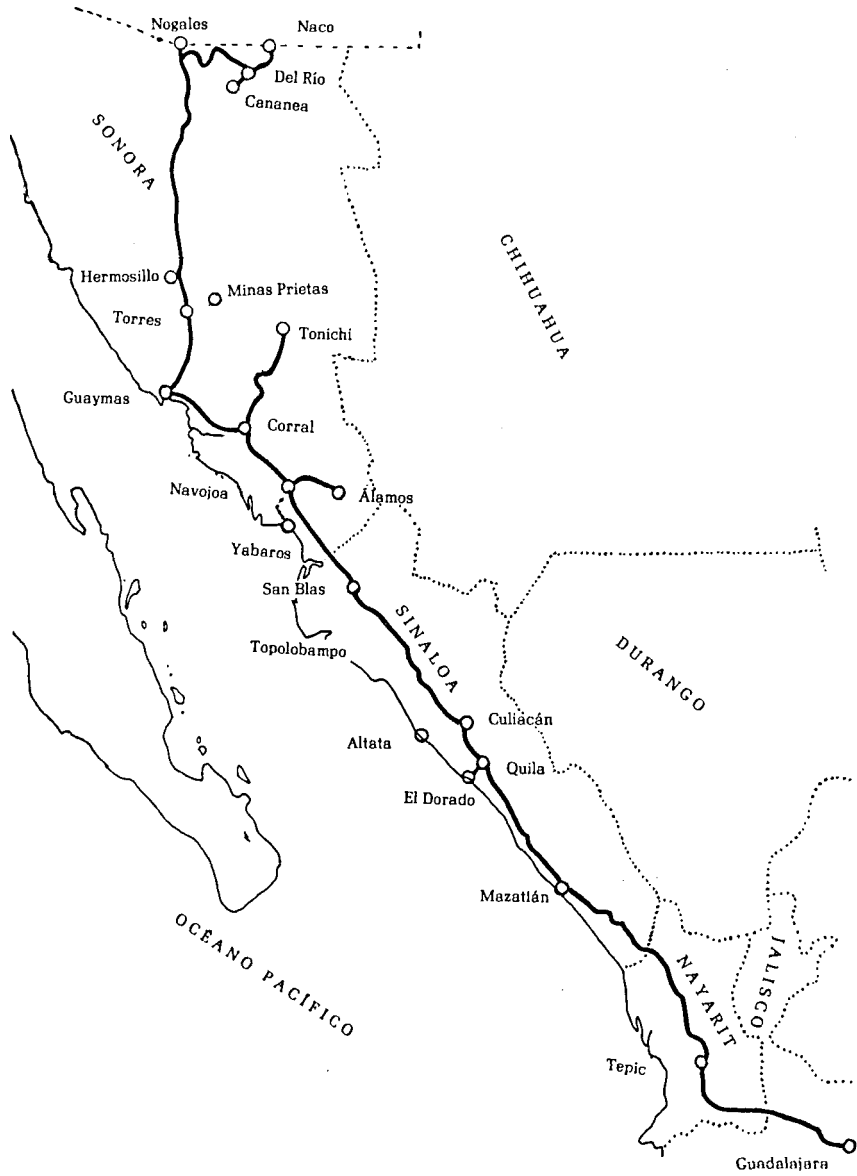
Hacia 1910 eran siete los ramales conectados a la línea principal del Ferrocarril Sud-Pacífico de México. De ellos cuatro fueron construidos por el consorcio y los tres restantes por diversas compañías independientes de él. Los primeros contaban con una longitud casi tres veces mayor que la de los segundos. Estos pertenecían a las empresas: **Torres and Prietas Railway**, **Kansas City, México and Orient Railroad** y **Western Railway of Mexico**, respectivamente.

El más largo de los ramales del Sud-Pacífico —de 155 kilómetros— era el que comunicaba a Corral con Tonichi. Le seguía el de Lomas a Del Río, con 121 kilómetros; luego, el de Navojoa a Álamos, con 86 kilómetros, y, finalmente, el de Quitá a El Dorado,

36 Francisco R. Calderón, *op. cit.*, p. 593. También, W. R. Long, *op. cit.*, p. 182.

37 Vicente Fuentes Díaz, *El problema ferrocarrilero de México*, México, Ed. del autor, 1951, pp. 44-45. También, F. R. Calderón, *op. cit.*, pp. 570-572.

SOUTHERN PACIFIC RAILROAD OF MEXICO



con 22 kilómetros. Con la excepción de este último dichos ramales se hallaban dentro de los límites del estado de Sonora.

CUADRO 3
FERROCARRILES INDEPENDIENTES QUE CRUZAN O PARTEN
DEL FERROCARRIL SUD-PACÍFICO DE MÉXICO
(1927)

Nombre del ferrocarril	Construcción	Longitud km
1. Western Railway of Mexico	1880	60.8
2. Torres and Prietas Railway	1896-97	20.0
3. Kansas City, Mexico and Orient R. R.	1903- ?	117.0
4. Río Mayo Railway	1921-22	73.6

CUADRO 4
LUGARES QUE COMUNICAN LOS FERROCARRILES
INDEPENDIENTES QUE CRUZAN O PARTEN DEL
FERROCARRIL SUD-PACÍFICO DE MÉXICO
(1927)

Nombre del ferrocarril	Lugares que comunican
1. Western Railway of Mexico	Culiacán-Altata
2. Torres and Prietas Railway	Torres-Minas Prietas
3. Kansas City, Mexico and Orient R. R.	Topolobampo-Hornillos
4. Río Mayo Railway	Navojoa-Yabaros

FUENTES: W. R. Long, *Railways of Mexico*, Washington, Govt. Print. Off., 1925, pp. 178, 219-20. F. R. Calderón, "Los Ferrocarriles", en Daniel Cosío V., ed., *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica*, I, pp. 584-85.

Había, asimismo, pequeños tramos de vía —que no pueden considerarse realmente ramales— que unían a algunas poblaciones cercanas con la línea troncal del Ferrocarril Sud-Pacífico de México. La mayor parte de los ramales eran mineros o agrícolas. De los poseídos por la corporación, el que iba de Corral a Tonichi se construyó en asociación con los hermanos Richardson; norteamericanos dueños de la **Bufo Mining, Milling and Smelting Company** y de la **Sonora-Sinaloa Irrigation Company of New York**.³⁸ El ramal de Navojoa a Álamos servía para dar salida al producto de las minas establecidas en este último punto. El ramal de Lomas

38 David M. Pletcher, *op. cit.*, pp. 30-31.

a Del Río vinculaba a la línea troncal, en un punto al sur de Nogales, con el ferrocarril de Cananea, que había sido adquirido por el consorcio en 1903. Finalmente, el ramal de Quitá a El Dorado unía a la línea principal con el Océano Pacífico, en un sitio intermedio entre Guaymas y Mazatlán.

Los ramales construidos por otras compañías, y que cruzaban o partían del Ferrocarril Sud-Pacífico, eran, igualmente, principalmente mineros y agrícolas. El de Torres a Minas Prietas lo estableció Federico H. Seymour, quien para ello vendió sus minas, pensando adquirir otras en las zonas adyacentes a la nueva línea.³⁹ El **Kansas City** terminó la vía entre Topolobampo y Hornillos, mucho antes de llegar a Miñaca. De manera que el Sud-Pacífico se encontraría con esta línea ya construida en el pueblo de San Blas. La región que atravesaba el **Kansas City** era básica-

CUADRO 5
FERROCARRIL SUD-PACÍFICO DE MÉXICO:
LONGITUD Y TIPO DE VÍAS
(1910)

	T km	T/S %
T. Línea Troncal		
Nogales a Río Santiago	1 390	78.13
	R	r/R
R. Ramales		
r ¹ — Corral a Tonichi	155	39.84
r ² — Lomas a Del Río	121	31.11
r ³ — Navojoa a Álamos	86	22.11
r ⁴ — Quitá a El Dorado	22	5.66
r ⁵ — Empalme a Morrito	5	1.28
	389 km	100.00 %
		21.87 %
S. Suma total	1 779 km	100.00 %

FUENTE: Francisco R. Calderón, "Los Ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, ed., *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica, I*, México, Editorial Hermes, 1965, p. 593. David M. Fletcher, "The Development of Railroads in Sonora", en *Inter-American Economic Affairs*, vol. I, marzo de 1948, núm. 4, p. 34.

³⁹ *Ibidem*, p. 27.

mente agrícola. El **Western Railway of Mexico** pretendía, originalmente, unir al puerto de Altata con la ciudad de Durango; si bien nunca llegó más allá de Culiacán.

En los ramales propios del Sud-Pacífico se nota, como es natural, una gran simultaneidad en los trabajos de construcción —los que tuvieron lugar entre 1907 y 1910—; en tanto que en los ramales de las otras compañías no se observa lo mismo. La línea del **Western**, de Altata a Culiacán, fue la primera y se construyó en 1880. El ramal de Torres a Minas Prietas se tendió en 1896 y 1897 —el **Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad** aún no arrendaba el **Sonora Railway** al **Southern**. Finalmente, el **Kansas** construyó su tramo en 1903.

Probablemente poseía el consorcio más de una compañía en las regiones costeras que atravesaba. Hasta ahora únicamente hemos encontrado a la **Llanos de Oro Mining Company**, localizada entre Nogales y Hermosillo, y cuyo presidente, Epes Randolph, era, también, presidente del Ferrocarril Sud-Pacífico de México. En la estación de Llano había, asimismo, otras importantes empresas mineras.⁴⁰

Según una estimación nuestra, el valor total del Ferrocarril Sud-Pacífico de México ascendía, en 1914, a 75 000 000 de dólares.⁴¹

7. El Inter-California

Este ferrocarril, de 83 kilómetros de longitud, fue íntegramente contruido por la **Southern Pacific Co.** entre 1905 y 1909. Su función era la de transportar la producción agrícola del que entonces fuera el valle más fértil de la Baja California —el de Mexicali— a los mercados norteamericanos de San Diego y Los Ángeles. Esta línea era, en los hechos, una mera continuación de las vías e intereses que el consorcio poseía en los Estados Unidos. Además de la concesión de la ruta, el **trust** había adquirido la propiedad del territorio mexicano ubicado entre la frontera y la vía, que iba de Caléxico a Andrade: 22 336 hectáreas en total.⁴²

También el grupo poseía una gigantesca empresa agrícola, que se extendía —con diversos nombres— a ambos lados de la línea divisoria. En efecto, en 1900 se fundó la firma británica **California Development Company**, para irrigar las tierras del Valle Imperial

⁴⁰ John Reginald Southworth, *op. cit.*, p. 161.

⁴¹ Véanse: **Moody's Analyses of Investments**, *op. cit.*, pp. 1401-1441; **The Mexican Year Book**, *op. cit.*, p. 168; Pletcher, *op. cit.*, p. 20.

⁴² U. S. Congress. Senate. Department of Commerce. Bureau of Foreign and Domestic Affairs, *op. cit.*, pp. 300-301, 306-307, 327. De las 22 336 hectáreas referidas, 11 176 habían sido vendidas en 1925 a varios "agricultores".

CUADRO 6

**FERROCARRIL SUD-PACÍFICO DE MÉXICO:
LONGITUD Y TIPO DE VÍAS
(1927)**

	T km	T/S %
T. Línea troncal Nogales a Guadalajara	1 762	81.92
	R km	r/S %
R. Ramales	389	18.08
S. Suma total	2 151 km	100.00 %

FUENTE: Francisco R. Calderón, "Los Ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, ed., *Historia moderna de México. El porfiriato. La vida económica, I*, México, Editorial Hermes, 1965, p. 593. David M. Pletcher, "The Development of Railroads in Sonora", en *Inter-American Economic Affairs*, vol. I, marzo de 1948, núm. 4, p. 34.

CUADRO 7

**CONSEJO DE DIRECCIÓN DEL FERROCARRIL
SUD-PACÍFICO DE MÉXICO*
(1911)**

Epes Randolph, presidente. Tucson, Arizona.
 A. H. McKay, vicepresidente. Ciudad de México.
 R. H. Ingram, gerente general. Empalme, Sonora.
 H. Lawton, fletes generales y agente de pasaje.
 Geo. F. Jackson, asistente general de fletes y pasaje.
 L. H. Long, ingeniero jefe.
 Chas E. Walker, secretario, tesorero y agente de compras. Tucson, Arizona.
 C. A. Weaver, ingeniero de mantenimiento. Empalme, Sonora.
 J. B. Finley, almacén general.
 J. D. Casasús, procurador general. Ciudad de México.
 Ibarri & Parker, procuradores en Guaymas, Sonora.
 F. W. Salter, superintendente. Guaymas, Sonora.
 H. J. Temple, superintendente. Nogales, Sonora.

* Incluye, también, la dirección del Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico.
 FUENTE: *The Mexican Year Book; a Statistical, Financial, and Economic Annual, Compiled from Official and Other Returns; Issued Under the Auspices of the Department of Finance.* México, Mc. Corquedale & Co., Ltd., 1911, p. 182.

—colindante con el de Mexicali—; pero no estuvo en condición de construir las obras necesarias para contener las aguas del Río Colorado, que crecieron desmedidamente en 1905 y 1906. La empresa solicitó entonces ayuda al presidente Roosevelt, quien, a su vez, comisionó los trabajos al grupo del **Southern**, que tenía ya considerables intereses agrícolas en la región. Éste concluyó las obras en 1915, pero desde hacía ya varios años había asumido el control de la firma británica. El nombre de esta empresa, en territorio mexicano, fue el de Compañía de Terrenos y Aguas, S. A., para cumplir con las leyes expedidas por la revolución constitucionalista, que prohibían la posesión de tierras —en la franja fronteriza— a ciudadanos extranjeros o a compañías registradas en otros países.

El Ferrocarril Inter-California tenía un valor aproximado de 2 500 000 dólares, en la fecha de su inauguración.⁴³

8. El Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico

El **Southern Pacific** compró a William C. Greene el Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico, en 1903, asegurándose con ello una posición más firme en el noroeste de México. Sin embargo, esta transacción fue algo más que el resultado de un simple acuerdo entre dos partes.

Ciertamente, la **Cananea Consolidated Copper Company** —la empresa minera más importante del norte de México— pasaba en 1903 por una mala situación financiera. La causa principal de esa situación no era tanto la constante baja de la ley de los minerales extraídos de sus minas, cuanto los malos manejos directivos del propio Greene. Éste pensaba salir de su crisis financiera con la ayuda de algunos capitalistas norteamericanos, que se interesarán en invertir en su empresa, buscando, además, de que tal ayuda no lo despojara del control de su consorcio. Las compañías de Greene habían nacido en una época tardía, por lo que le fue a su fundador bastante difícil desarrollarlas y conservarlas. A ello habría que añadir el carácter aventurero y poco calculador de William C. Greene, que se acercaba más al de los pioneros del capitalismo estadounidense que al de sus competidores contemporáneos. Lo cierto es que estos hechos contribuyeron a hacer de Greene una presa fácil para el nuevo tipo de empresario norteamericano, más calculador que aventurero.

Por aquel entonces había dos poderosos grupos que deseaban adquirir el control de la **Cananea Consolidated Copper Company**:

43 *Moody's Analyses of...*, op. cit., pp. 1401-1441. *The Mexican Year Book*, op. cit., p. 168. *Pletcher*, op. cit., p. 20.

el de Gates-Hawley y el de Rockefeller.⁴⁴ El primero intentó forzar a Greene a vender sus acciones, pero afortunadamente para este último, James Douglas —director de la **Phelps Dodge Copper Company**— había comprado recientemente 20 000 acciones del capital consolidado de la **Cananea**; por lo que las combinaciones del grupo de Gates-Hawley no tuvieron éxito. Las presiones del grupo de Rockefeller fueron de varios tipos: desde falsas acusaciones y rumores de quiebra publicados en la prensa, hasta préstamos condicionados y compra paulatina de las acciones del consorcio de Greene. Este grupo consiguió hacerse de algunas de las propiedades de la **Cananea**, en 1904 y 1905.

Hacia 1906 se incorporó una nueva empresa tenedora, la **Greene Cananea Copper Company**. En ella seguía fungiendo Greene como director; aunque había perdido ya la mayor parte de su fuerza. Otros directores de la compañía fueron: Thomas F. Cole y John D. Ryan, representantes de la **Amalgamated Copper Company**; que pronto se transformaría en la **Anacanda Copper Company**, controlada por los Rockefeller. Greene se vería, finalmente, obligado a vender sus acciones. En la reunión anual de accionistas de la **Greene Cananea Copper Company**, celebrada en febrero de 1907, éste perdió su posición de manera definitiva.

No es fácil precisar el papel que E. H. Harriman y su grupo desempeñaron a lo largo del proceso de absorción descrito. Se sabe que el grupo de Harriman poseía acciones en la **Cananea Consolidated Copper Company**, primero, y en la **Greene Cananea Copper Company**, más tarde. Igualmente, sabemos que dicho grupo había comprado en 1903 el Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico, que iba de Naco a Cananea; mucho antes de que el grupo de la **Amalgamated** controlara las principales propiedades de Greene. Se conoce, también, la estrecha amistad existente entre los intereses ferrocarrileros de Harriman y los mineros y petroleros de Rockefeller; relación que, según un autor, los convertía en los capitalistas más poderosos de los Estados Unidos. Podemos desprender, en fin, de todo ello que la compra del Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico escondía tras de sí las maquinaciones de los Rockefeller para que la **Cananea Consolidated** pasara a sus manos.

9. Visión espectral del Southern Pacific-Union Pacific en México

La inversión global en ferrocarriles, hecha por el consorcio,

⁴⁴ David M. Pletcher, *Rails, Mines, and Progress: Seven American Promoters in Mexico, 1867-1911*, New York, Kennikat, Port Washington, 1958, pp. 219-258.

entre 1881 y 1927, es de 102 500 000 dólares, y se distribuye de la siguiente manera:

CUADRO 8

**CAPITAL INVERTIDO EN FERROCARRILES POR EL
SOUTHERN PACIFIC-UNION PACIFIC, EN MÉXICO
(1881-1927)**

Nombre del ferrocarril	Inversión (en dólares)	%
1. Sud-Pacífico de México*	75 000 000	73.17
2. Internacional Mexicano**	25 000 000	24.39
3. Inter-California	2 500 000	2.44
	102 500 000	100.00

* El **Sonora Railway** tenía un capital aproximado de 1 200 000 dólares, en 1881. Tanto el **Sonora Railway** como el Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico, fueron absorbidos por el Ferrocarril Sud-Pacífico de México. Por lo que sus capitales están incluidos en el capital de este último.

** El Ferrocarril Internacional Mexicano pasa a manos del Ferrocarril Nacional Mexicano en 1901. La cifra que aquí ofrecemos es para esa fecha.

FUENTES: **Moody's Analyses of Investments and Security Rating Books, Railroads Investments**, New York, Moody's Investors Service, 1922, pp. 1401-1441. **The Mexican Year Book; a Statistical, Financial, and Economic Annual, Compiled from Official and Other Returns; Issued Under the Auspices of the Department of Finance**, México, Mc. Corquedale & Co., Ltd., 1911, pp. 168-169. David M. Pletcher, "Railroads in Sonora", en **Inter-American Economic Affairs**, vol. I, marzo de 1948, núm. 4, p. 10.

Como se observa, casi las tres cuartas partes del capital invertido en México por el consorcio en compañías ferrocarrileras pertenece al Ferrocarril Sud-Pacífico de México; la cuarta parte al Ferrocarril Internacional Mexicano, y tan sólo un 2.5 por ciento al Ferrocarril Inter-California.

Si atendemos a la proporción de capital-kilómetro tendremos que la menor era la del Ferrocarril Internacional Mexicano, con 17 170.33 dólares por kilómetro. Los otros dos ferrocarriles cuentan con proporciones más altas y relativamente semejantes.

CUADRO 9

PROPORCIÓN CAPITAL-KILÓMETRO, EN LOS
FERROCARRILES MEXICANOS DEL S.P.-U.P.
(1881-1927)

Nombre del ferrocarril	Inversión (dls.)	Longitud de vías (km)	Capital/kilómetro (dls.)
1 Sud-Pacífico de México	75 000 000	2 215	43 883.72
2. Internacional Mexicano	25 000 000	1 456	17 170.33
3. Inter-California	2 500 000	83	30 120.48

Del total de vías tendidas en México por el consorcio, más del 95 por ciento corresponden a dos compañías: la del Sud-Pacífico de México y la del Internacional Mexicano. Si tomamos en cuenta que estos ferrocarriles se construyeron en dos diferentes épocas de la historia del grupo, tendremos que en la primera éste tendió el 38.79 por ciento de sus vías y en la segunda, el 61.21 por ciento de las mismas.

Ni el Ferrocarril de Cananea, Río Yaqui y Pacífico ni el Inter-California tienen ramales. Pero en los otros dos ferrocarriles del grupo los ramales son importantes. La proporción de ramales en relación al total de kilómetros tendidos por cada una de estas compañías, es mayor en el Ferrocarril Internacional Mexicano que en el Sud-Pacífico de México. Ello sugiere que el primero sigue una ruta en la que hay más recursos en explotación, que el segundo.

CUADRO 10

LONGITUD DE VÍAS POR EMPRESA, DEL CONSORCIO
SOUTHERN PACIFIC-UNION PACIFIC EN MÉXICO:
1881-1927

Nombre del ferrocarril	Años*	Longitud de vías km	%
1. Internacional			
Mexicano	1883-1901	1 456	38.79
2. Sud-Pacífico de México	1905-1912**	2 215	59.00
3. Inter-California	1905-1909	83	2.21
		<u>3 754</u>	<u>100.00</u>

* Se refiere a los años de construcción del ferrocarril.

** La vía del Sud-Pacífico llega a Tepic en febrero de 1912. Sin embargo, el tramo entre esta última ciudad y Guadalajara se termina hasta el año de 1927.

CUADRO 11

PROPORCIÓN DE VÍA RAMAL-TRONCAL, EN LOS
FERROCARRILES MEXICANOS DEL S.P.-U.P.
(1881-1927)

Nombre del ferrocarril	Vía-ramal %	Vía-troncal %	Totales %
1. Internacional			
Mexicano	40.25	59.75	100.00
2. Sud-Pacífico de México	18.08	81.92	100.00

De los cuatro ferrocarriles poseídos en México por el grupo **Southern Pacific-Union Pacific**, dos son típicamente de enclave: el Cananea, Río Yaqui y Pacífico y el Inter-California. El primero da salida al cobre de las minas de Cananea, el segundo extrae del país el algodón del Valle de Mexicali. Sin embargo, sólo algunas secciones de los otros dos ferrocarriles podrían considerarse de enclave, en un sentido estricto. En efecto, podemos apreciar cómo, a medida que esas líneas se internan en México, sus características de enclave disminuyen; al tiempo que aumentan sus funciones de vinculación regional y nacional de México.

Dado que la construcción de ferrocarriles en el norte de México es tardía —en relación al centro del país—, que los intereses del capital norteamericano desean extenderse a México y que están en condición de hacerlo, la mayoría de las empresas ferro-

viarias del norte de la República están controladas desde un inicio por el capital extranjero. Este desarrollo contrasta, un tanto, con el proceso que siguen otras regiones del país. Éstas son también penetradas por el capital foráneo, a partir de 1880, pero su historia es distinta.

Hay un aspecto interesante en la historia del **Southern Pacific-Union Pacific**, relacionado con los energéticos y la industria. Al construirse el Ferrocarril Internacional Mexicano la empresa establece varias negociaciones carboníferas en el norte de Coahuila, de manera que éstas le permitan abastecer a sus locomotoras con este tipo de combustible. Cuando el **Southern-Union** vende el Ferrocarril Internacional Mexicano al Nacional Mexicano —1901—, se prevé ya un cambio tecnológico y energético en las locomotoras: la sustitución de las máquinas de carbón por las máquinas de petróleo. A partir de entonces, compra el **Southern** terrenos petroleros en California. Asimismo, Harriman envía a Naugle a México para que se entreviste con Porfirio Díaz, con el propósito de obtener una rebaja en los impuestos de importación de petróleo. Además, probablemente para evitarse aun los costos del transporte del petróleo importado, Naugle concentra su atención en cada nuevo hallazgo petrolero que tiene lugar en México, cerca de la zona de operaciones del consorcio.

Pues bien, el carbón de Coahuila se destina, en adelante, a empresas que aún no usan petróleo o que necesariamente tienen que usar el carbón y sus derivados. Se trata, en su gran mayoría, de compañías mexicanas, como la Compañía Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, que justamente por esos años comienza a producir rieles para ferrocarriles y estructuras de acero.

10. Intereses y conflictos

Hasta ahora hemos hecho mención, casi exclusivamente, a los intereses del consorcio **Southern Pacific-Union Pacific** y a algunos conflictos habidos entre éste y otros grupos empresariales similares. Hemos obrado así en aras de la claridad de la exposición, mas no porque no hayan ocurrido conflictos de otro tipo en torno a la misma historia. Tender un ferrocarril —en esta época— entraña contradicciones más o menos graves y coincidencias, también, entre la empresa constructora y el gobierno, los hacendados, los comerciantes, los industriales y otros intereses locales o regionales dominantes, para no hablar de los conflictos obrero-patronales que, en todo caso, se ubican en otro plano.

Desde luego los conflictos en los que el **Southern** se ve involucrado son innumerables. A continuación referiremos uno, que nos parece bastante típico y ejemplificador. Se trata de la controver-

sia suscitada respecto a la construcción del tramo ferroviario que uniría a la ciudad de Durango con el puerto de Mazatlán, partiendo del punto terminal del Ferrocarril Internacional Mexicano en el mencionado centro minero.

El caso es por demás interesante, a lo que sin duda contribuyó la duración que tuvo la indecisión de los directores de la compañía norteamericana —casi cinco largos años—, lo cual permitió que se manifestaran con mayor coherencia y constancia ciertos intereses locales y regionales que, de haberse acortado el plazo de indefinición de la empresa, tal vez lo hubieran hecho de una manera menos transparente.

Los principales intereses que participan en la querrela son:

- a) La compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano, a través de varios de sus representantes;
- b) Los comerciantes, agricultores y manufactureros de los estados de Sinaloa y Durango, entidades que cruzaría la vía;
- c) Los gobiernos de dichos Estados;
- d) El gobierno federal, por medio del propio presidente Díaz.

A mediados de 1902 había terminado el Internacional Mexicano el ramal que comunicaba a la ciudad de Durango con la región minera de Tepehuanes; pero el contrato acordado originalmente, entre la empresa y el gobierno federal, establecía que ésta debía continuar la línea troncal hasta el puerto del Pacífico que más conviniera a la compañía concesionaria. A partir de esa fecha se comienza a observar la indecisión del consorcio para continuar las obras. El tramo no se construyó, finalmente; pero esto se supo, de manera definitiva, hasta mediados de 1906. Pero veamos la actuación de cada uno de los protagonistas:

a) La compañía del Ferrocarril Internacional Mexicano

Ésta actúa por medio de varios representantes, entre ellos Mr. Metcalfe; Mr. F. W. Andrus, y diferentes “comisiones” de ingenieros.

Mr. Metcalfe es el presidente del órgano directivo del Internacional Mexicano. Éste realiza varios viajes —dentro y fuera de México— en un plazo relativamente corto, lo que hace suponer que funge como portavoz de la empresa ante diferentes grupos nacionales; además de que informa del curso del conflicto a los principales accionistas del consorcio. Metcalfe visita los Estados Unidos —presumiblemente con destino en Nueva York— en octubre⁴⁵ y noviembre⁴⁶ de 1902, y en agosto de 1903.⁴⁷ Estas salidas

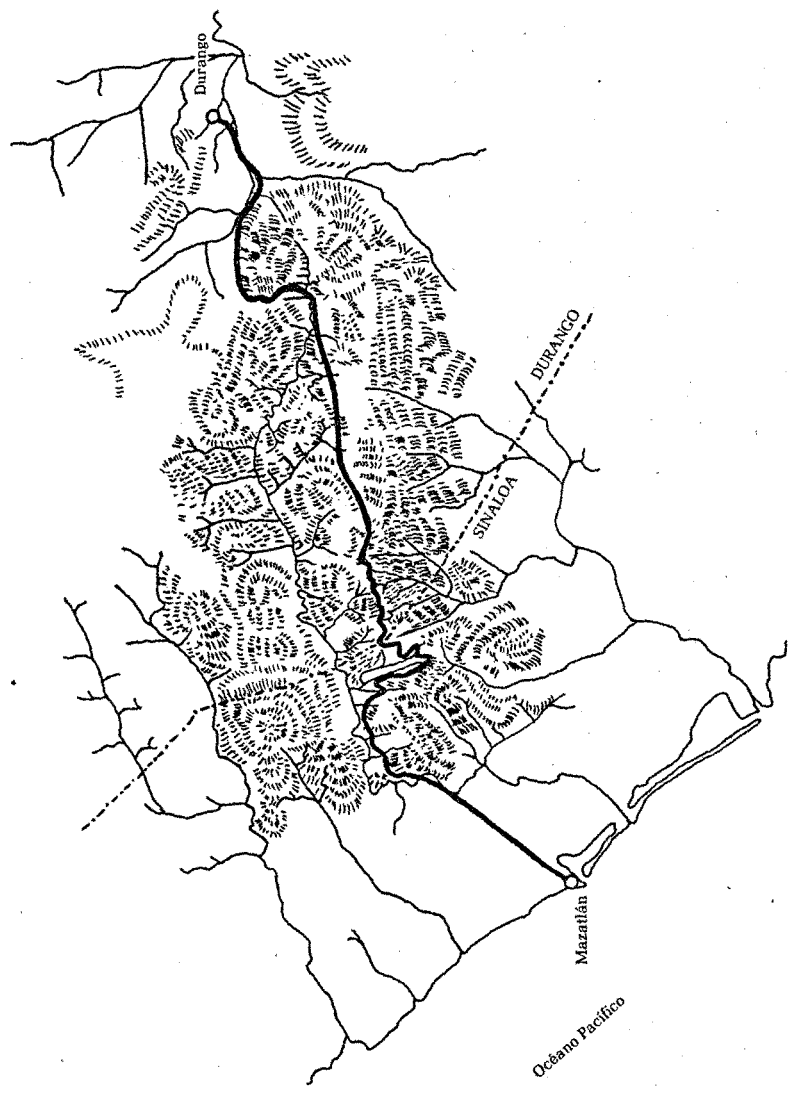
⁴⁵ *El Economista Mexicano*, 15 de octubre de 1902.

⁴⁶ *El Economista Mexicano*, 15 de noviembre de 1902.

⁴⁷ *El Economista Mexicano*, 8 de agosto de 1903.

MAPA 12

MEXICAN INTERNATIONAL RAILWAY CO.
(Proyecto en 1898)



fueron, seguramente, más numerosas, pero carecemos de mayores datos al respecto. Igualmente, viaja a Monterrey, Nuevo León, en marzo de 1904⁴⁸ y recorre la ruta de Durango a Tepic en abril de ese mismo año.⁴⁹

Mr. F. W. Andrus es el jefe de la Comisión de Ingenieros del proyectado ferrocarril. Las informaciones que él mismo proporciona dan a entender que ocupa un lugar importante en la empresa. Su aparición en las noticias tiene lugar en mayo de 1905, y todo indica que a partir de entonces sustituye a Metcalfe en sus funciones; justamente cuando empieza a entreverse que la ruta no se construiría.

Las comisiones de ingenieros que tienen relación con el asunto son generalmente tres, cada una de las cuales está compuesta —las más de las veces— por cinco ingenieros norteamericanos. En cierta ocasión se informa que cien personas acompañan a los quince ingenieros, con el propósito de ayudarles al desmante de la brecha que van abriendo. Estos ingenieros parten en marzo de 1904.⁵⁰ Los cálculos preliminares establecen que el costo de las obras sería de cerca de 17 000 000 de dólares, con una duración de tres años en los trabajos y un trazo ferroviario de alrededor de 200 kilómetros.⁵¹

En junio de 1903 hace público la empresa que se construirían “nuevas líneas”, aunque quizá sólo para contrarrestar un poco el descontento que ya empezaba a generarse por la tardanza en la iniciación de los trabajos en la vía principal.⁵² La incertidumbre aumenta cuando, a mediados de ese mismo año, la compañía comunica que aún no está segura de trazar la ruta de Durango a San Blas o de Durango a Mazatlán.⁵³ Esto último podría significar, de una parte, que la empresa busca ganar tiempo, ofreciendo diversas alternativas al público, y, de otra parte, que los intereses establecidos en torno a cada una de las rutas mencionadas pugnan porque la vía cruzara por sus zonas de actividades, estableciéndose con ello una competencia entre grupos locales y regionales. Lo cierto es que, en junio de 1904, la compañía opta por la ruta de Durango a Mazatlán, ya que el trazo de Durango a San Blas cruzaría por “una región enteramente improductiva y sólo contribuiría al tráfico del puerto” (Metcalfe).⁵⁴ Así, después de largas jornadas de medición del terreno, se informa que el

48 *El Economista Mexicano*, 5 de marzo de 1904.

49 *El Economista Mexicano*, 16 de abril de 1904.

50 *El Economista Mexicano*, 5 de marzo de 1904.

51 *El Economista Mexicano*, 13 de diciembre de 1902, 28 de marzo de 1904, 6 de mayo de 1905.

52 *El Economista Mexicano*, 20 de junio de 1903.

53 *El Economista Mexicano*, 25 de julio de 1903.

54 *El Economista Mexicano*, 5 de marzo de 1904.

camino finalmente escogido por los ingenieros es el mismo de un principio. Un verdadero hallazgo, "pues se recuerda que por ese camino, que se encontraba cerrado, iban carruajes a Pánuco en la época del virreynato", por lo que "la empresa no tendrá que construir tantos túneles".⁵⁵

Los empresarios saben bien lo que se traen entre manos, como lo evidencia la declaración de uno de sus representantes, Mr. Johnson:

los beneficios no sólo serán recíprocos para esas dos entidades federativas; los reportarán también, de una manera relativa, otras regiones del interior del país, que, por ese medio, podrán recibir mercancías extranjeras y sacar sus productos por la vía de Mazatlán.⁵⁶

Definido el trayecto, solicita la empresa el permiso correspondiente del gobierno federal y una prórroga de los plazos, así como la cooperación de todos aquellos que estuvieran interesados en la construcción de la línea. A ojos vistas, preocupa a la compañía que la concesión pudiera ser otorgada a otra empresa.⁵⁷ Y no sin razón. Justamente por esas fechas la Compañía Constructora Occidental manifiesta su interés de realizar las obras, con la ayuda de la Cámara de Comercio de Mazatlán.

En este punto vale recordar que a finales de 1904 estaban por iniciarse las obras del Ferrocarril Sud-Pacífico de México, que bajaría desde Sonora hasta Jalisco, a lo largo de la costa del Pacífico, pasando por Mazatlán. Tampoco se debe olvidar que el Ferrocarril Internacional Mexicano fue vendido por el grupo del **Southern** al Ferrocarril Nacional Mexicano, en 1901. Estos hechos contribuyen a entender el origen de la incertidumbre del Internacional respecto a la construcción del tramo de Durango a Mazatlán. Presumiblemente el grupo del **Southern** no desea que así sea, mientras que el del Nacional-Internacional sí lo quiere; aunque no las tiene todas consigo. Ahora bien, indudablemente ambos grupos están decididos a que ninguna otra empresa obtenga la concesión.

Aun así, conviene matizar el "interés" del Internacional por el susodicho tramo. Para ello resulta reveladora una frase de Mr. Andrus al respecto:

la empresa del Internacional confía poco en los recursos de la porción del país que el ramal debe cruzar; no piensa

55 *El Economista Mexicano*. 28 de marzo de 1904.

56 *El Economista Mexicano*. 8 de octubre de 1904.

57 *El Economista Mexicano*. 18 de junio de 1904.

especular con los terrenos beneficiados por la proximidad de las paralelas de acero, si se lleva a cabo el proyecto **más se debe a las vastas combinaciones relacionadas con las vías norteamericanas y el comercio con Oriente**, que a las perspectivas de las utilidades que pudiera reportarle la explotación del tráfico entre Mazatlán y Durango.⁵⁸

b) Los comerciantes, agricultores y manufactureros de los estados de Sinaloa y Durango

Los comerciantes, agricultores e industriales de Mazatlán y Durango son quienes más urgencia manifiestan en que se lleve a cabo la construcción de la línea. En noviembre de 1902, cuando Metcalfe viaja a Nueva York, se afirma que los empresarios mexicanos —mediante agentes perfectamente instruidos— están presionando a los representantes del Ferrocarril Internacional Mexicano en esa ciudad para decidirlos en favor del proyecto.⁵⁹ En junio de 1903 se realizan varias juntas de capitalistas sinaloenses y duranguenses, con el propósito de unir sus fuerzas para presionar a la compañía ferroviaria.⁶⁰

De todos estos capitalistas, los mejor organizados son los comerciantes, que cuentan con cámaras estatales. Por su parte, los terratenientes ofrecen a la compañía constructora terrenos y madera para los durmientes. Todos ellos despliegan una intensa propaganda —a través de la prensa— en favor del ferrocarril. También ofrecen banquetes y agasajos a los directivos más salientes del Internacional Mexicano. Cuando una empresa rival a este último busca construir la vía, se dirige de inmediato a la Cámara de Comercio de Mazatlán, en busca de respaldo.⁶¹ A continuación enlistamos algunas de las firmas que más se destacan en sus actividades pro-ferrocarrileras, por resultar directamente beneficiadas con la ejecución de las obras: Casa Aguirre —mantas, aguardiente y azúcar; fabricantes—; Casa Fernández del Valle; Delius y Compañía —jabones y café—; Barrón, Forbes y Compañía. Se sabe que entre los productos agrícolas de la zona ubicada entre Mazatlán y Durango figuran: maíz, frijol, arroz, tabaco, maderas tintóreas y otros.⁶²

c) Los gobiernos de los estados de Sinaloa y Durango

Aunque existe poca información al respecto, se sabe que cuando los comerciantes de Durango se dirigen al gobierno, acuden al

58 *El Economista Mexicano*, 6 de mayo de 1906 (las negritas son nuestras).

59 *El Economista Mexicano*, 13 de diciembre de 1902.

60 *El Economista Mexicano*, 6 de junio de 1903.

61 *El Economista Mexicano*, 9 de julio de 1904.

62 *El Economista Mexicano*, 4 de julio de 1903.

federal, mientras que cuando los de Sinaloa hacen lo propio, sólo solicitan el apoyo del gobierno estatal, jamás el del presidente Díaz; probablemente porque su situación no depende tanto de la construcción de la ruta como la de los de Durango.

En enero de 1905 el gobernador Cañedo, de Sinaloa, declara: "Confirmando la noticia de que el Gobierno está tomando un gran interés en la proyectada prolongación del Internacional de Durango a Mazatlán".⁶³ La declaración es hecha "de paso por Guadalajara, de regreso a Sinaloa", por lo que es de suponerse que Cañedo procedía de la ciudad de México, donde había tratado con Díaz del asunto.

Es de señalarse que los gobiernos de los estados también ofrecen su ayuda a la empresa ferrocarrilera en múltiples aspectos, como son: otorgación de subsidios, concesión de terrenos nacionales, oferta de materiales de construcción, etcétera.

d) El gobierno federal

En una carta de respuesta a los comerciantes de Durango, el presidente Díaz se expresa en los siguientes términos:

En respuesta y por acuerdo del Primer Magistrado, tengo la honra de decir a Ud. que el gobierno federal abunda en las mismas ideas de los peticionarios y tiene gran empeño en que sea un hecho el establecimiento de la vía férrea a Mazatlán, y con ese propósito trata de subvencionar la construcción de dicha vía para facilitar a la empresa los medios de llevar a cabo la obra. De manera que la proyectada construcción del ferrocarril de referencia, cuenta ahora con mayores probabilidades de llegar al terreno de la realidad, probablemente que aumentarían, sin duda, por su parte, los gobiernos de Durango y Sinaloa, concediendo subsidios a la empresa constructora (julio de 1904).⁶⁴

Esta carta muestra cómo la ayuda del gobierno federal a la empresa ferrocarrilera se canalizaría por medio de subsidios, y hace pensar que éste fue uno de los puntos en los cuales hubo un cierto estira y afloja entre ambas partes. Es de notarse, también, que Porfirio Díaz recomienda a los interesados que presionen a sus respectivos gobiernos estatales, a fin de que éstos proporcionen mayor respaldo al Internacional para la realización del proyecto.

Díaz solía entrevistarse directamente con los principales directivos de los consorcios ferrocarrileros, por lo que el papel que los

⁶³ El Economista Mexicano, 28 de enero de 1905.

⁶⁴ El Economista Mexicano, 23 de julio de 1904.

gobernadores de los estados podían cumplir en estas diligencias era poco importante. Así, el hecho de que Díaz indicara en su carta de respuesta que los gobiernos de los Estados debían tener una ingerencia mayor en el asunto, podría significar que las cosas se encontraban en un punto muerto; que el gobierno federal había hecho ya su última oferta, y que, en adelante, la solución no dependía ya de él.

En suma, el tramo de Durango a Mazatlán no se construyó porque a la compañía ferrocarrilera no le convenía hacerlo. Este incidente muestra, hasta cierto punto, la fuerza de negociación con la que contaba cada una de las partes involucradas: al fin y al cabo, prevalecieron los intereses del monopolio internacional, por encima de la coalición de "intereses nacionales" referida.