



COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

La compañía Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) fue creada el 28 de marzo de 1908 al fusionarse las dos empresas ferroviarias más importantes de entonces: el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Nacional Mexicano, ambas sociedades de capital extranjero.

El objetivo principal de la nueva empresa era tener el sistema ferroviario bajo su control para poder construir y operar cualquier otra línea en el país, asimismo, administrar las concesiones de todos los ferrocarriles. Para ello, el gobierno federal adquirió el 51 % de las acciones equivalente a 234 millones 600 mil pesos de un total de 460 millones de pesos¹, y el resto correspondió a diversos accionistas mexicanos y extranjeros constituyéndose así en una empresa privada.

UN BUEN COMIENZO

Ferrocarriles Nacionales de México era la compañía número 1 entre las 170 mayores empresas de México hacia 1910-1911. Fungían como directivos: Luis Elguero director y presidente de la junta directiva; como vicepresidente Gabriel Mancera, destacado ingeniero, político y filántropo; Edward N. Brown, presidente ejecutivo e impulsor de la construcción de ferrocarriles; Leandro Fernández (tercer secretario de Comunicaciones y Obras Públicas); Ignacio León de la Barra; Jaime Gurza (otro secretario de la SCOP); Gustavo A. Madero, empresario y hermano de don Francisco I. Madero; y José A. Signoret.²

Esta nueva empresa tuvo oficinas en los distritos financieros de Nueva York (Broad Street 25); Londres (Palmerston House, Bishopsgate), y desde luego en la Ciudad de México donde se construyó un hermoso inmueble en la esquina de la primera calle de Vergara número 209 (hoy Bolívar) y la calle Cinco de Mayo. El proyecto fue realizado por el ingeniero Isidro Díaz Lombardo y tuvo casi cinco mil metros cuadrados de construcción. Su estilo es neoclásico francés y se distingue por los gruesos sillares de sus muros y columnas exteriores; las grandes cartelas acompañadas de mascarones de león; y grupos escultóricos sobre la cornisa -en el último nivel- ubicados sobre frontones truncos. En su planta baja se podían adquirir los boletos de ferrocarril.

Los ingresos brutos y ganancias obtenidas por los Ferrocarriles Nacionales de México entre 1910 y 1911 daban testimonio del buen inicio de esta empresa al registrar 61 millones 34 mil pesos de ingresos, menos los gastos realizados que fueron 39 millones 279 mil pesos daban por resultado una ganancia de 21 millones 755 mil pesos en el servicio de pasajeros.³ El costo del boleto en primera clase alcanzaba los tres centavos por kilómetro, mientras que en segunda clase era de centavo y medio por kilómetro.

En cuanto a la carga, entre 1909 y 1911 se transportaron 7 millones 199 mil 640 toneladas, que produjeron 4 millones 797 mil 997 pesos.

Para 1912 Ferrocarriles Nacionales de México había adquirido el Ferrocarril Internacional Mexicano; el Ferrocarril Hidalgo y Nordeste; el Ferrocarril del Pacífico Mexicano; y tenía bajo su control el Ferrocarril Interoceánico Limitado (Acapulco a Veracruz), el Ferrocarril del Istmo y el Ferrocarril Panamericano entre otros.

UNA PIEDRA EN EL CAMINO

Los Ferrocarriles Nacionales de México encontraron pronto, en su camino ascendente, un obstáculo bastante grande al estallar la revolución de 1910. Cuatro años después el gobierno de Venustiano Carranza incautó todas las líneas ferroviarias de la compañía; fue hasta 1926 cuando la empresa recuperó el control de sus propiedades.

AL RESCATE DE LOS FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

En la segunda mitad de los años veinte, la compañía estaba de vuelta en manos de capitalistas extranjeros⁴ quienes tenían el control total de las líneas férreas, fijaban las tarifas y condiciones de viaje, y no invertían en el mantenimiento mínimo necesario de los equipos, máquinas, talleres, vagones, etc., todo ello le restaba eficacia al sistema ferroviario.

Para solucionar este grave problema que afectaba sobre todo a la economía nacional, el presidente Lázaro Cárdenas decretó la nacionalización de los ferrocarriles en 1937. La empresa privada Ferrocarriles Nacionales de México se convirtió en una empresa estatal que estableció entre otras ventajas: tarifas justas y razonables para el transporte de carga y pasajeros; invirtió recursos en su expansión y modernización; y por si fuera poco generó numerosos empleos

para la población a lo largo y ancho del país, ofreciendo con ello seguridad y bienestar para sus familias.

UN SINDICATO EJEMPLAR Y PIONERO

El 13 de enero de 1933 nació el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana, reconocido como "el primer sindicato nacional de industria de América Latina"⁵. A partir de entonces, los ferrocarrileros se convirtieron en un gremio "estable y poderoso"⁶; su solidez económica se situaba por encima de otros gremios, y su reconocimiento y aprecio por parte de los mexicanos era notorio. Para lograr esto tuvieron que organizarse, luchar siempre por sus derechos laborales y salariales, y denunciar la corrupción, lo que los llevó a ser identificados como una gran fuerza laboral de México.

GRANDES LOGROS

A partir de 1937 y hasta su desaparición en 1995, la empresa estatal Ferrocarriles Nacionales de México tuvo una muy destacada labor en la consolidación y desarrollo del sistema ferroviario nacional del país. Múltiples obras son prueba de ello: la construcción de las estaciones de ferrocarril de Nuevo Laredo, Tamaulipas en 1918 y 1953 afianzaron a dicha ciudad como aduana fronteriza; la construcción de tres locomotoras a vapor: la famosa N. de M. 40 en los talleres de Aguascalientes en 1913 y dos más en los talleres de Acámbaro en 1944.

Durante la administración del presidente Miguel Alemán Valdés (1946-1952), Ferrocarriles Nacionales de México llevó a cabo un Programa de Rehabilitación Ferroviaria con gran éxito. Realizó notables obras como la inauguración del Tren del Sureste (1950); la construcción

de la Terminal de Carga del Valle de México (1952); el ensanchamiento de la vía México-Puebla-Oaxaca (1952) del antiguo Ferrocarril Mexicano del Sur; y la rehabilitación del Nuevo Ferrocarril Panamericano (1952).

En materia de trenes de pasajeros sorprendió a la población la puesta en marcha de un tren de lujo -con grandes comodidades e innovaciones- el Águila Azteca, que cubrió la ruta México-Nuevo Laredo en 1953. Años después en 1987 Ferrocarriles Nacionales de México estableció el Servicio Estrella que ofrecía al viajero “una aventura de lujo” en trenes con vagones-dormitorio, carros-comedor con atractivos menús, bar-observatorio, etc. Destacaron entonces los trenes “El Jarocho”, “El Oaxaqueño”, “El Regiomontano”, “El Purépecha”, “El Constitucionalista”, “El Expreso del Mar” y “El Tapatío”.

La capacitación de los jóvenes ferrocarrileros no fue un tema ignorado por esta empresa, al contrario, en 1957 creó el Instituto de Capacitación Ferrocarrilera y proyectó un ambicioso Plan de Selección y Adiestramiento de nuevos trabajadores que resultó muy exitoso. Se cumplía así con una de las principales demandas del gremio conformado por: maquinistas, conductores, despachadores de trenes y maestros mecánico; caldereros, fogoneros, moldeadores, pintores, forjadores y carpinteros entre otros.

Otros ejemplos de la labor realizada por la empresa fueron: la conclusión de la vía del Ferrocarril Chihuahua-Pacífico -el famoso “Chepe”- inaugurada el 24 de noviembre de 1961 por el presidente Adolfo López Mateos; así como la participación de técnicos especialistas de Ferrocarriles Nacionales de México en la electrificación de la doble vía del tren México-Querétaro en 1994, junto con

personal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y de la compañía francesa Société Française d'Etudes et de Réalisations Ferroviaires.

TODO PRINCIPIO TIENE UN FIN

En 1995 el gobierno de México decidió privatizar a Ferrocarriles Nacionales de México en el marco de un plan que apostaba a la modernización y reconstrucción económica de esta empresa. En la licitación para adquirir esta compañía se presentó la empresa Ferrocarriles Mexicanos (Ferromex) conformada por las compañías Grupo México, y la Union Pacific de larga trayectoria en materia de transportación de carga en los Estados Unidos. En 1998 Ferromex ganó la licitación; a la fecha esta empresa cuenta con un equipo de más de 800 locomotoras y 28 mil carros de ferrocarril⁷ que la convierten en la operadora de carga más grande de México.

REFERENCIAS

- ¹ Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México, 2015, p. 363.
- ² Diccionario del Porfiriato. Op. Cit.
- ³ Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México, 2015, p. 364.
- ⁴ Arturo Valencia Islas. El descarrilamiento de un sueño: historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1919-1949 en: <https://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/1056/1506> consultada el 21 de febrero de 2025.
- ⁵ Ingrid Ebergenyi. El surgimiento del sindicato de trabajadores ferrocarrileros en México, p. 73. Así lo dice, por sugerencia del entonces gerente Luis Gómez Z., la placa conmemorativa del 50 aniversario del STFRM en 1983 ver: <https://revistas.inah.gob.mx/index.php/historias/article/download/15318/16283/31623>
- ⁶ María Oropeza. MEMORIA HISTÓRICA DE LOS TRABAJADORES FERROCARRILEROS. Boletín FAHMO No. 29 (Mar-Abr 2019) en: <https://fahmo.mx/memoria-historica-de-los-trabajadores-ferrocarrileros/> consultada el 21 de febrero de 2025.
- ⁷ Ferromex. Nuestra flota en: <https://ferromex.mx/nuestra-flota/> consultada el 21 de febrero de 2025.