



PITA PITA Y CAMINANDO

COMPAÑÍA LIMITADA DEL FERROCARRIL CENTRAL MEXICANO

Las compañías ferroviarias de origen extranjero fueron sin duda un factor fundamental para la conformación y gran éxito del sistema ferroviario de nuestro país. El gobierno inicial del general Porfirio Díaz (1876-1880) se propuso comunicar -mediante el ferrocarril- a las grandes regiones económicas de México con la frontera norte (Estados Unidos); el objetivo era construir extensas líneas troncales como columnas vertebrales que formarían una red ferroviaria nacional, y así convertir a México en una nación moderna, exportadora, generadora de crecimiento y desarrollo sostenido a finales del siglo XIX. Para lograr esto, se tuvo que recurrir al capital extranjero dada la ausencia de crédito o la nula solvencia económica tanto del gobierno mismo como de los particulares interesados.

Una de esas empresas fue la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano que, para algunos historiadores, es un claro ejemplo del expansionismo económico y mercantil de los Estados Unidos en México, y del cual ambas naciones se beneficiaron. Los intereses de las empresas ferroviarias estadounidenses y la férrea voluntad de progreso del gobierno mexicano coincidieron favorable y plenamente.¹

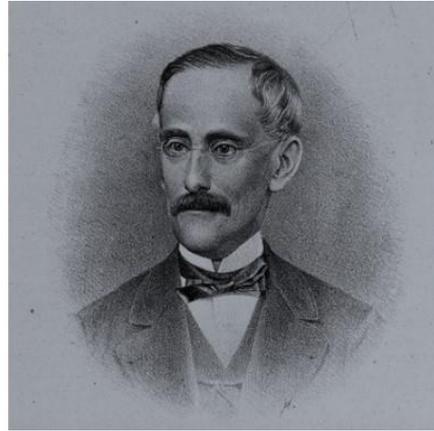
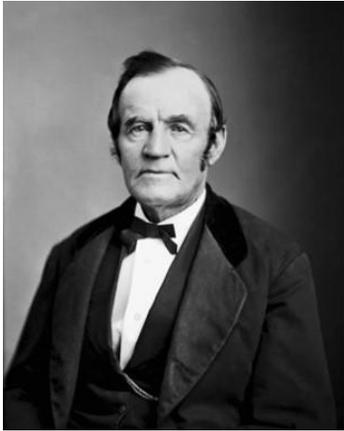
LOS INICIOS

En 1860 el coronel Cyrus K. Holliday, promotor del comercio y desarrollo del oeste americano, fundó la *Atchison & Topeka Railroad Company* en el estado de Kansas, rebautizada el 3 de marzo de 1863 como la *Atchison Topeka & Santa Fe*. Esta compañía ferroviaria contaba hacia 1883 con el 96% de accionistas de Boston, en ese entonces la empresa estaba ya consolidada y convertida en una de las más grandes e importantes de los Estados Unidos. La *Atchison Topeka & Santa Fe* creó la Compañía del Ferrocarril Central, pero cabe mencionar que antes de ello obtuvo del gobierno mexicano la concesión para establecer el Ferrocarril de Sonora, que conectaría a Estados Unidos con el océano Pacífico (Nogales-Guaymas).

FORMACION DE LA COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL CENTRAL

La Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano se constituyó en Boston en marzo de 1880² conforme a la ley del estado de Massachusetts. Se le otorgó el permiso para operar una vía ferroviaria y el telégrafo en México bajo las leyes de este país. La ruta acordada era de la Ciudad de México hasta El Paso del Norte (hoy Ciudad Juárez) en el estado de Chihuahua donde se conectaría con la red ferroviaria estadounidense. La

línea troncal tendría dos ramales importantes: hacia San Blas, Nayarit en el océano Pacífico y el otro a San Luis Potosí y Tampico en el Golfo de México.



Thomas Nickerson, Sebastián Camacho y Ramón G. Guzmán, socios fundadores de la Compañía limitada del Ferrocarril Central Mexicano. https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Thomas_Nickerson_portrait.jpeg https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sebasti%C3%A1n_Camacho_y_Zulueta.jpg y reproducción autorizada por el INAH.

Entre los socios fundadores de esta nueva empresa ferroviaria destacaron: Thomas Nickerson, presidente de la *Compañía del Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe*; e Isaac T. Burr, presidente del Banco Nacional de Norteamérica en Boston y director del *Ferrocarril Atchison Topeka & Santa Fe*. La concesión de la nueva vía ferroviaria México-El Paso fue otorgada por el presidente Porfirio Díaz a la Compañía Limitada del Ferrocarril Central Mexicano el 8 de septiembre de 1880 con un periodo de explotación por 99 años.

Parte del acuerdo entre el gobierno de México y la empresa naciente fue tener la participación de dos mexicanos dentro del cuerpo directivo, que en este caso fueron: Sebastián Camacho, consejero y miembro fundador del Banco Nacional de México, y Ramón G. Guzmán, hombre de negocios y representante de la Compañía de los Ferrocarriles del Distrito Federal.

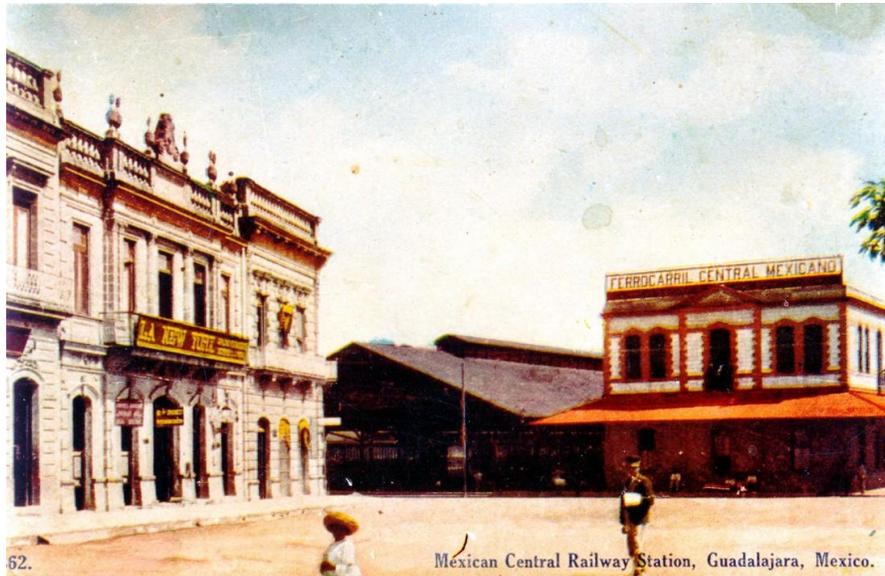
La empresa se comprometió a “no intervenir ni mezclarse en asuntos nacionales ni en funciones del Gobierno de México, discreta o indiscretamente”³; los empleados de la compañía deberían cumplir estrictamente las leyes mexicanas o serían despedidos. Así quedaba claro que los estadounidenses no buscaban anexarse más tierras mexicanas como lo suponía el grupo opositor al gobierno.

LA VÍA MÉXICO-PASO DEL NORTE EN CONSTRUCCIÓN

La construcción de esta nueva vía ferroviaria se inició formalmente el 30 de junio de 1880.⁴ Como era costumbre, a fines del siglo XIX las grandes obras de infraestructura se hacían en México con materiales importados del extranjero. En esta ocasión los rieles, locomotoras, durmientes, el material rodante, etc., fueron importados de países como Gran Bretaña, Francia, Alemania y sobre todo de los Estados Unidos. Lo mismo sucedió con los ingenieros, fogoneros, maquinistas - y en ocasiones los herreros- quienes eran de origen estadounidense.

Comenzaron la obra colosal 275 operarios que se convirtieron en ocho mil a fines de 1880, y en 1883 se llegó a contabilizar 22 mil trabajadores. La mano de obra fue predominantemente mexicana, sin embargo, se contrató a extranjeros que venían de Jamaica y personas de color -de origen africano- traídos de Estados Unidos. Los

mexicanos ocuparon puestos muy diversos: empleados y agentes de estaciones, carpinteros; pintores, telegrafistas, etc.⁵



La estación del Ferrocarril Central en la ciudad de Guadalajara formaba parte de uno de los dos ramales que tuvo esta ruta. <https://revisionesgdl.com/wp-content/uploads/2013/06/estacion3b3n-ffcc-02.jpg>

De la muy larga lista de insumos, propios de esta obra, quedaron registrados las 107 mil 800 toneladas de rieles de acero, 190 mil libras de clavos, 350 mil durmientes de madera de pino, roble, cedro, encino o mezquite, ésta última era la mejor madera encontrada en México para este proyecto. Asimismo, se consideró la provisión de carbón para las locomotoras de vapor, los carros Pullman, etc. La transportación de todo este material incidió también de manera muy importante en el costo material de esta vía.

En 1883 la ruta México-Paso del Norte alcanzó un avance del 65%; al 29 de agosto de ese año se habían construido ya 800 millas de las 1,230 millas proyectadas (1,979 km). El costo total alcanzado por esta magnífica obra llegó a los 31.5 millones de dólares.

Las tarifas iniciales de este ferrocarril -según el contrato de su concesión- eran para los viajeros entre 1.5 y 3 centavos dependiendo de las clases primera o segunda; y de 2.5 a 6 centavos las de carga. Al paso del tiempo llegaron a alcanzar diversos precios, por ejemplo, si un pasajero quería viajar en primera clase el boleto le costaba \$60.41 pesos, mientras que en segunda clase era de \$30.26 pesos; si el pasajero quería acceder al coche Pullman pagaba \$11.22 pesos adicionales. El servicio de restaurante se ofrecía sin distinción a todos los pasajeros.⁶

PRIMER VIAJE INTERNACIONAL

La vía México-Paso del Norte no solo enlazó a las regiones más importantes del centro y norte de la República mexicana con la ciudad fronteriza de El Paso, Texas, sino que fue más allá al conectar su ruta con aquella que llegaba hasta ciudades extremas del oriente de los Estados Unidos como Chicago y Nueva York.

El 22 de marzo de 1884 se realizó el primer viaje del Ferrocarril Central Mexicano hacia esas latitudes. De su estación ubicada en terrenos de la ex hacienda de Buenavista, justo al costado poniente de la estación del Ferrocarril Mexicano, partió el ferrocarril a las tres de la tarde. El convoy lo formaban, entre otros, un par de carros-dormitorio Pullman, un carro Horton cuyos asientos eran reclinables; un carro para el equipaje y otro para los

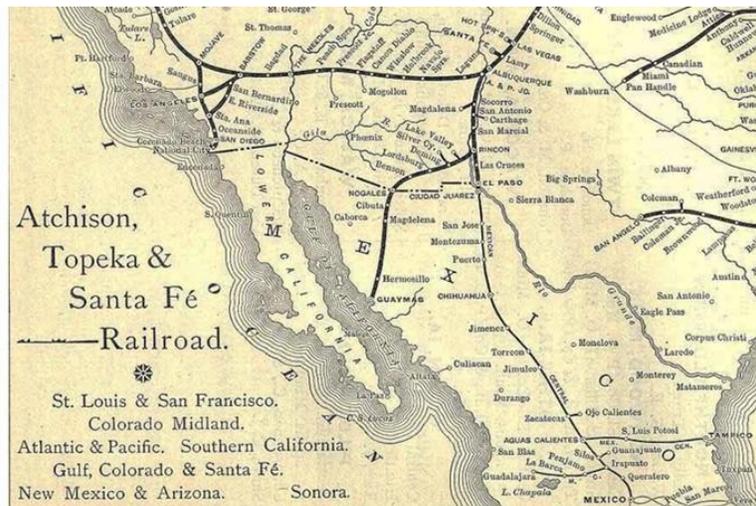
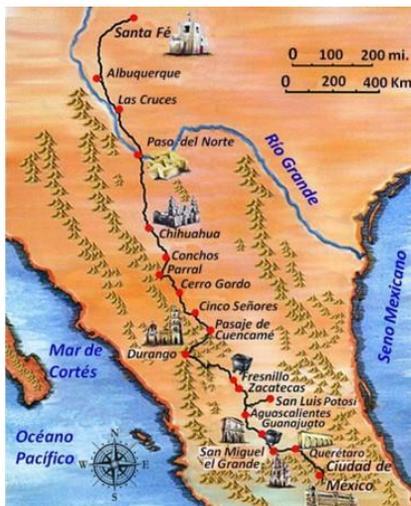
fumadores; la encargada de su arrastre fue la locomotora 231 que había pertenecido a la empresa *Ferrocarril Río Grande, Mexican & Pacific Railroad*. Cincuenta pasajeros tuvieron la oportunidad y la suerte de hacer este viaje inicial, de los cuales la mitad eran mexicanos y la otra mitad estadounidenses.⁷

El tren llegó a El Paso el 25 de marzo, y el 28 del mismo mes a las 8 am entró a la estación de trenes de la ciudad de Chicago, después de haber recorrido en total tres mil millas.

RELEVANCIA HISTÓRICA

La vía ferroviaria México-Paso del Norte fue la más extensa de México, y la primera en unir el centro y norte del país con los Estados Unidos y con el Golfo de México. Concentró en su ruta el mayor flujo de carga de los ferrocarriles del país. Junto con sus dos ramales sumó tres mil kilómetros de extensión, que en su época representaba la tercera parte del total de vías férreas existentes.

A diferencia de la primera vía férrea que tuvo el país, la México-Veracruz, que tardó poco más de 20 años en construirse, la ruta de México a Paso del Norte se realizó en cuatro años de 1880 a 1884.



El Ferrocarril Central Mexicano se inspiró en el trazo del Camino Real de Tierra Adentro para ubicar su ruta.
<https://ags.gob.mx/turismo/historia/caminorealdetierraadentro/index.html> y
https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Santa_Fe_Route_Map_1891.jpg

La ruta que se trazó para este ferrocarril, se basó en la vía terrestre más antigua de nuestro país: el Camino Real de Tierra Adentro o Camino a Santa Fe, enorme ruta comercial que funcionó desde mediados del siglo XVI hasta el siglo XIX; a su paso por México tocaba los siguientes estados: México, Hidalgo, Querétaro, Guanajuato, Jalisco, San Luis Potosí, Aguascalientes, Zacatecas, Durango y Chihuahua; y dentro de los Estados Unidos, los de Texas y Nuevo México.

El Ferrocarril Central Mexicano se abocó más a dar respuesta al transporte de carga que al de pasajeros. En ese sentido los beneficios aportados por este ferrocarril al desarrollo de la economía nacional fueron variados y abundantes. A lo largo de su extensa ruta se transportaron productos forestales (carbón vegetal, madera, leña); animales y derivados (reses, cerdos; pieles, manteca, sebo); productos agrícolas (maíz, frijol, arroz, frutas, vegetales); productos minerales (piedras, materiales de construcción, sal, petróleo); y productos manufacturados (vinos y licores, calzado, muebles de casa).

El Ferrocarril Central Mexicano se erigió desde fines del siglo XIX como un baluarte de la economía nacional y un símbolo de la modernidad anhelada por México.

REFERENCIAS

- ¹ Jorge Villanueva Jiménez. Orígenes y formación del Ferrocarril Central Mexicano. Tesis. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, ciudad de Puebla, 2022 en: <https://repositorioinstitucional.buap.mx/items/ba148c03-c951-43bc-9e07-83f5db264218> p. 2 consultada el 27 de noviembre de 2024.
- ² Sandra Kuntz Ficker. EMPRESA EXTRANJERA Y MERCADO INTERNO El ferrocarril Central Mexicano 1880-1907. El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos 1993, p. 124 en: <https://repositorio.colmex.mx/concern/books/1831ck62f?locale=es> consultada el 29 de noviembre de 2024.
- ³ Jorge Villanueva Jiménez. Óp. Cit., p. 88.
- ⁴ Sandra Kuntz Ficker. Óp. Cit., p. 229.
- ⁵ Sandra Kuntz Ficker. Óp. Cit., p. 242.
- ⁶ Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México 2015, pp. 358-359.
- ⁷ Jorge Villanueva Jiménez. Óp. Cit., p. 115.

