

Sandra Kuntz F.*

*Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano. 1880-1907***

Con la intención de explicar cómo la red ferroviaria —uno de los elementos diagnósticos del proyecto porfirista— impactó a la economía nacional del México porfiriano, la autora reconstruye la historia de la empresa más importante en esta materia: el Ferrocarril Central Mexicano.

Para arrancar su investigación, Kuntz, replantea la validez de las ideas generalmente aceptadas entre los historiadores económicos del periodo. Reconoce que en ese momento no existían en México capitales suficientes para disparar el crecimiento económico necesario para el proyecto nacional modernizador, por lo que el régimen de Díaz recurrió a la inversión extranjera directa. El rubro que más captó este tipo de inversión fue el dedicado a tender líneas ferroviarias, así, la literatura ha presentado a los ferrocarriles, de manera general, como el puente por el que la economía mexicana se conectó con el mercado internacional gracias al apoyo que brindó al sector exportador (representado básicamente por los productos mineros). Por consiguiente, los ferrocarriles pasaban a ser la sonda por la que se extraían las riquezas de la nación que remuneraban los esfuerzos financieros de los países inversionistas, afirmación que en la obra se propone matizar, ya que —nos dice la autora— no podemos calificar *a priori* el impacto de las inversiones ferroviarias sin llevar a cabo estudios puntuales sobre el desempeño de las distintas empresas ferroviarias en la economía mexicana del periodo, sin conocer la manera en que funcio-

naban estas empresas al consolidar distintas actividades productivas modernas a nivel regional y cómo fomentaban la creación de un flujo comercial generador de un mercado interno, fortaleciendo la integración económica nacional.¹

Por otra parte, Kuntz, plantea la necesidad de valorar históricamente, el nacimiento del ferrocarril, pues vino a culminar un proceso acumulativo de desarrollo tecnológico que revolucionó el transporte terrestre, tanto de los excedentes de producción como de las personas. Esto ocurrió sólo en unos cuantos países que contaban con una estructura socio-económica capaz de propiciar un proceso de esta naturaleza. Los ferrocarriles no nacieron así en países con distinto proceso —atrasados, como ella los llama —sino “cómo la adopción de un recurso muy adelantado respecto a las condiciones socioeconómicas prevalecientes”. Más bien, para ellos, la brusca aparición del ferrocarril en su vida económica se convirtió en la esperanza para alcanzar a los países desarrollados en sus condiciones de vida y la inversión extranjera constituyó el medio para lograrlo. En este esquema, la probabilidad de aspirar a un desarrollo capitalista autónomo en los países destinatarios de inversiones se nulifica tras la expansión capitalista de los países desarrollados, que generan una fuga de recursos. Convencionalmente, se ha planteado que los beneficios de la relación entre el receptor de la inversión y el inversionista se mueven de forma unidireccional, en donde la peor parte le corresponde a los primeros, en beneficio exclusivo de los segundos. Kuntz, no niega las ventajas que los inversionistas extranjeros obtienen, pero reconsidera el tipo de relación entre los actores en cuestión, proponiendo que no debe aceptarse de manera tan simplista la afirmación de que el origen extranjero de la inversión ferroviaria no es capaz de generar crecimiento económico en países atrasados, como México, donde históricamente no ha sido así. Para demostrarlo, la obra se ocupa de tres aspectos del Ferrocarril Central: su surgimiento y establecimiento en México; la forma en que operaba la empresa; y las cargas que transportaba y su impacto en el comercio de la ruta que recorría.

Cuando Díaz logró hacerse de la presidencia de la república, uno de los asuntos que más atención merecían para reactivar la economía del país, era la creación de vías de comunicación y la presencia de medios de transporte eficientes, que permitieran la realización del comercio (interno o

* Kutz Z F. Sandra. (1995:391 pp.) *Empresa extranjera y mercado interno. El ferrocarril central mexicano. 1880-1907*, México, el Colegio de México.

¹ Pocos son los estudios existentes en este sentido, se puede dar seguimiento de éstos en la obra, donde la autora dialoga con ellos y los confronta, pues sus resultados no necesariamente coinciden con los de ella.

externo), que entonces era poco intenso a causa de la inseguridad de los rústicos caminos y sobre todo porque sus magnitudes no rebasaban los pequeños universos locales de incontables poblados y haciendas, cuya producción agrícola y artesanal pocas veces rebasaba a los pueblos aledaños, pues a lo mucho se concentraba en unos cuantos centros urbanos, como México, Puebla, Veracruz o Guadalajara. En esos años, México sufría un rezago en el tendido ferroviario con respecto a Estados Unidos, Europa y América Latina. La única línea que operaba en ese entonces era la del Ferrocarril Mexicano, de origen inglés, que operaba de Veracruz a México, herencia costosa del régimen de Juárez, pues la concesión de su construcción costó al gobierno el pago de subvenciones, exenciones de impuestos, altísimas tarifas de carga y pasaje y otras prerrogativas, que se mantuvieron hasta su nacionalización; pero que comunicaba a México con el exterior. Díaz siempre fue firme en su afán de ampliar la red ferroviaria de la nación, con el objetivo de conectar entre sí a los escasos centros industriales recién nacidos, a las zonas agrícolas comerciales y a los centros mineros más importantes, pero topó de frente con un congreso dividido, del que no recibía apoyo franco. La discusión sobre las concesiones ferroviarias fueron protagonizadas por dos tendencias que difícilmente conciliarían en una postura homogénea. Por un lado se encontraba un grupo que apoyaba al presidente, que llegó incluso a sufrir desertiones, y otro compuesto por diputados con una memoria aguda, que no olvidaba la guerra de 1847, y que estaba lejos de aceptar que el vecino del norte siguiera con su acción destructiva hacia México, ahora por medio de sus empresas. Entre modernizadores y nacionalistas el debate se atascó por años, lo que obligó a Díaz a usar otros mecanismos para la aprobación de los contratos. Con una resolución presidencial, impugnada por sus oponentes, pero ignorada por las instancias legales, el tuxtepecano se apuntó uno de los principales triunfos de su gestión. A esta tendencia modernizante, se debe sumar una fuerza incontenible de expansión de las empresas ferroviarias norteamericanas, que al alcanzar a cubrir su territorio, compitieron buscando zonas de expansión hacia otros espacios, para tejer la red de costa a costa y de frontera a frontera. Así, una modesta empresa en sus orígenes, Ila Atchison, Topeka y Santa Fe Railroad Co., logró conectar Chicago, Kansas, El Paso, California y encontrar salidas al Pacífico (por dos vías, California y Guaymas, por medio del Ferrocarril de Sonora, también de su propiedad). La expansión de esta empresa le permitió explorar terrenos que originalmente no se había planteado, como la fabricación de máquinas para ferrocarril, explotación de carbón, líneas marítimas, hoteles en sus esta-

ciones entre otros. Los accionistas de esta empresa obtuvieron la concesión del Ferrocarril Central Mexicano, que en los hechos les pertenecía, aunque legalmente fuera independiente, pues el contrato con el gobierno mexicano así lo estipulaba. En términos formales nunca se declaró como propiedad de otra empresa. A pesar de esto, el surgimiento del Central, en sí mismo no fue quizá tan significativo para la economía mexicana a corto plazo como se hubiera esperado, pues la corporación del Santa Fe organizó, financió y dirigió la construcción de la línea troncal de El Paso a la Ciudad de México, más tarde fue tal su ritmo de crecimiento, que se desplazó hacia el Golfo de México, llegando a establecer estaciones en el puerto de Tampico, logrando así una red que comunicaba de forma más barata que otras líneas la frontera norte con la capital de la república y las dos aguas que bañan los litorales mexicanos. En todas estas obras la corporación siempre influyó en las decisiones de compras de insumos, como rieles, máquinas, durmientes, herramientas, etcétera, que siempre favorecieron a las filiales del Santa Fe, lo que en opinión de la autora, obstaculizó la creación de eslabonamientos productivos al interior de México que la ocasión ameritaba. Al respecto se concluye que la causa de esto fue que la economía mexicana no contaba con los recursos suficientes ni era tan elástica como para responder a un estímulo tan grande como la expansión de la red ferroviaria, y que aunado a esto, la empresa no tenía que pagar impuestos por insumos importados, por tanto no se veía obligada a buscar abastecimiento mexicano. En el surgimiento del Central salen a relucir tres puntos interesantes que pueden ser retomados de esta investigación y ser tratados en investigaciones particulares: la mano de obra, los problemas ocasionados por el derecho de vía y el trazado de la ruta definitiva. En cuanto a los brazos que se encargaron de tender la línea, la autora presenta datos que informan que los directivos no se quejaban del trabajador mexicano, que era eficiente y dispuesto a las labores, pero sí lo hacían respecto a la poca existencia de ellos. Muchas veces el tendido de la línea se retrasó por la falta de hombres y ocasionalmente hubo quejas por sus costumbres de festejar distintas celebraciones religiosas en días hábiles. Llama la atención este hecho, pues es probable que los trabajadores ajustaran sus labores agrícolas con las de jornaleros para el ferrocarril, sin arraigarse en la empresa, lo que probablemente impedía la capacitación para efectuar trabajos calificados (ingenieros, fogoneros, maquinistas), que eran los menos y que para lo cual se contrataba mano de obra extranjera, a mayor costo. Política que compartían con otras empresas, como las mineras. Esta falta de arraigo podría explicar en parte el porque el movimiento

ferrocarrilero se organizó lentamente y maduró hasta la etapa terminal del porfiriato y por qué no se cuentan con datos sobre movimiento huelguístico entre los jornaleros del Central. Respecto al derecho de vía, el contrato de concesión establecía que los terrenos por los que fuera a pasar la línea serían otorgados por el gobierno de manera gratuita (setenta metros de cada lado de la vía), así como los terrenos que se requirieran para talleres, estaciones, almacenes y otros. En caso de que los terrenos fueran de propiedad particular debidamente comprobada, los dueños debían ser indemnizados. Como dice Kuntz, es difícil saber quiénes y cuántos se vieron afectados por estas medidas, y los datos con los que se cuenta al respecto son escasos.

Pero hay que recordar que durante el porfiriato la estructura de la propiedad de la tierra sufrió transformaciones violentas. La política agraria oficial tendía a desaparecer la propiedad comunal, no sólo de tierras de cultivo sino también de montes explotables de madera. Hay que considerar que este tipo de propiedad siempre fue difícil de comprobar "debidamente", pues se carecía de documentos, o los presentados no eran considerados legítimos. Claro está que este asunto no competía a la empresa ferroviaria y que estos conflictos no eran para que ella los solucionara, a causa de esto los posibles documentos existentes al respecto no se localizarían en sus archivos, en caso de existir, en todo caso se encontrarían en ramos de tierras de los archivos municipales o estatales. Por el momento no podemos afirmar que la empresa haya provocado conflictos por la propiedad, aunque falte indagar al respecto. El trazado de la ruta definitiva de la vía es uno de los puntos más enigmáticos, pues no conocemos con precisión cuáles fueron los factores que determinaron la ruta que hasta hoy prevalece y que determinó en gran medida la estructura económica regional que aún hoy observamos. Contamos con algunos datos, por ejemplo, las donaciones "desinteresadas" hechas por heredados o por gobiernos municipales para que los ingenieros desviarán la ruta y tocaran los puntos de interés de los donantes. Existen en la correspondencia a Díaz cantidad de peticiones para que interfiriera en la decisión del trazado, algunas con respuesta satisfactoria, otras desatendidas. Es probable que existieran fuerzas políticas y económicas regionales, previas al trazado de la vía que se enfrentaron y midieron para decidir la ruta final. Quizá la empresa retomó algunas rutas comerciales entre un pueblo y otro que ya operaban con anticipación por arrieros, y que tendían a intensificarse debido a una creciente demanda (como la de pulque que abastecía a la ciudad de México, proveniente de Hidalgo y sus límites con el Estado de México, cerca de San Juan

Teotihuacán y que diariamente debía realizarse). También es probable que los ingenieros del Central estudiaran la geografía del terreno y que trataran de evitar las serranías más escabrosas para facilitar la construcción y habilitación de las vías, para buscar las rutas más cortas o por restricciones presupuestales. Sería interesante contar realmente con proyectos de trazado modificados por los ingenieros y las razones que exponen y las que se aceptan, para saber si realmente fueron significativos los cambios en la trazado original de la ruta del tendido de la línea y por qué ocurrieron. Este es otro tema que puede ser hijo de la investigación de Kuntz.

En lo que corresponde a la forma en que operaba el Ferrocarril Central, la obra demuestra con solidez que la política tarifaria, contra lo que se ha supuesto, no privilegiaba el comercio con Estados Unidos (ni en importación ni exportación). Tampoco privilegiaba el flete de productos por distancias largas. Más bien, fomentaba el tráfico en distancias medias y la utilización del total de la capacidad de los furgones (carro por entero), pues en estos usos era donde aplicaba las mayores disminuciones de las tarifas, proporcionalmente. Sin embargo, esta tendencia cambió paulatinamente ante la restricción que el Estado imponía a la alzas de las tarifas, de esta forma, al reestructurar las clases de las cargas y la distribución de los descuentos, sí hubo una tendencia a aminorar las diferencias, lo que se traducía en un incremento en los ingresos de la empresa, que amortiguaban los efectos negativos de la devaluación de la plata en la última década del siglo pasado, aunque nunca se llegaron a homogenizar las tarifas en un costo fijo por kilometraje.

A pesar de los problemas en el pago de las subvenciones prometidas por el gobierno, de la devaluación y del tope en las tarifas, el Ferrocarril Central otorgaba balances positivos para sus dueños norteamericanos, pero el origen extranjero le significaba problemas de solvencia económica. Exitosa en la explotación, pero insolvente en lo financiero, la empresa se vio víctima de canalizar recursos a Boston, su lugar real de residencia con una moneda devaluada, lo que disminuía considerablemente su solvencia. A esto debe sumarse la sobrecapitalización de la compañía, que propició una deuda de capital ficticio, que a pesar de todo afrontó. A los accionistas no se les dejó de cumplir con los compromisos de la deuda, percibiendo intereses de acuerdo a su inversión, mientras que para el gobierno mexicano no fue así, pues además de cumplir con el pago de las subvenciones por el tiempo que las cubrió, cargó con las liquidaciones en el momento de su mexicanización en 1907.

Un parámetro que nos permite conocer las actividades económicas que se realizaban en los

puntos por los que cruzaba la ruta del Ferrocarril Central, son las cargas que se trasladaban por la línea férrea. No sólo por que nos dan luz sobre los tipos de procesos productivos que se llevaban a cabo en estos puntos sino también porque nos permite sondear la proporción del tráfico comercial y la integración económicas entre las regiones que atravesaba la ruta. En un país con las características del México en ese momento, que conservaba buena parte de su estructura productiva tradicional (artesanal, agrícola y forestal) existente previamente a la llegada del ferrocarril y que además recientemente había dado un nuevo impulso a su minería y que paulatinamente se incorporaba a la producción de manufacturas y practicaba ya la agricultura comercial tenía una gran diversidad de tipos de cargas que quizá los empresarios del Central y los promotores del progreso oficial esperaron distribuir por todo el terrero que el ferrocarril pudiera cubrir. Las cargas agrícolas ocuparon una muy buena parte del total de lo transportado por la empresa, lo que indica su alto grado de mercantilización; sin embargo, ésta se concentró en ciertas poblaciones y se llevo a cabo por intermediarios bien definidos que se encargaban de abastecer a centros urbanos y mineros, sin que hubiera una real integración en el comercio de este rubro. La producción forestal y minera estaba claramente identificada en zonas de bosques y de yacimientos, y era tal la especialización de estos lugares, que nunca embarcaron otro tipo de carga. La producción industrial también se concentró en centros bien identificados, que fueron los que mayor provecho sacaron del medio de transporte ferroviario. Por su parte, la producción manufacturera se concentró en unas cuantas ciudades, que a su vez eran centros de consumo de productos agrícolas e industriales, que pasaron a ser los principales focos de distribución comercial. Con esto, se deduce que los efectos del ferrocarril no tuvieron consecuencias homogéneas a lo largo de su ruta. Esto se observa en el simple hecho de encontrar que muchas de las estaciones eran muy poco o nada utilizadas y que la mayor parte de la carga transportada se llevaba a cabo en unas cuantas estaciones. Las zonas mineras son un ejemplo del impacto que tuvo el ferrocarril en la conformación regional de la economía. Los centros mineros no hubieran sido rentables sin la existencia del medio que transportara su pesada producción, pues su traslado hubiera sido casi imposible. Además, en torno a la minería, los ferrocarriles propiciaron la integración de procesos productivos locales al canalizar el mineral de piedra a los centros industriales que contaban con fundidoras (Aguascalientes y Monterrey), centros que a su vez concentraron la industria del beneficio, desplazando a la vieja estructura de las haciendas de beneficio tra-

dicionales, como las de Zacatecas y Guanajuato, que no se adaptaron a los requerimientos modernos del momento y decayeron paulatinamente como centros económicos dinámicos. Kuntz, toca una de las fibras más sensibles de las discusiones de la economía exportadora del porfiriato al sostener que efectivamente, la mayor parte de la carga del Central se ocupaba de trasladar minerales, pero cuestiona que el mercado de éstos haya sido el de exportación, como convencionalmente se ha propuesto, pues mucho de este mineral se trasladaba para su procesamiento en el interior, además de que en México existió una demanda interna importante que era solicitada por los centros que estaban en proceso de urbanización experimentando una clara industrialización. A partir del establecimiento de la red ferroviaria del Central hubo centros que se transformaron adecuando la estructura económica tradicional a las exigencias del nuevo mercado, cambiando sus patrones productivos, tal fue el caso de las zonas ganaderas del norte y la zona de producción algodonera de La Laguna, que recurrieron a las técnicas agropecuarias modernas, incrementando su producción y difundiendo sus productos en mayor medida hacia el Sur y no hacia el Norte, como lo indican los destinos de los embarques que cuidadosamente la autora presenta. Otro rubro que creció en proporciones considerables fue el de la industria de la construcción en el estado de Hidalgo, que al hallarse cerca de la Ciudad de México, se convirtió en el principal abastecedor de arenas, cales y otros productos del ramo que eran sumamente solicitados por el incesante crecimiento urbano de la capital. Sin embargo, el proceso de integración económica nacional estuvo lejos de alcanzarse, pues a lo más que se llegó fue a integrar varias regiones bien diferenciadas por su especialización productiva, que a su vez se encontraban en relativo aislamiento entre sí, el norte y el sur quedaron con sus propias fronteras comerciales y con características claramente distintas entre sí. El efecto de los ferrocarriles fue proporcional a la capacidad de respuesta de la economía mexicana, que siendo un mosaico de regiones productivas, produjo también distintas respuestas a un estímulo tan exigente de esfuerzos como el ferrocarril, de aquí que su impacto fuera de efectos bien diferenciados que aún hoy persisten en las distintas zonas económicas de la ruta que el Ferrocarril Central Mexicano cruzó. Por esto, la percepción del papel histórico de los ferrocarriles va mucho más allá de su función como nexo exportador de la economía mexicana con su vecino del norte, que además, no consumía la totalidad de la producción minera transportada por el Central, de aquí el planteamiento novedoso propuesto por la investigadora y que demuestra a lo largo de la obra, concluyendo que las modifica-

ciones causadas por el ferrocarril sí apuntan a un crecimiento económico, pero sobre todo a una modernización del aparato productivo de las distintas regiones por las que cruzó la vía.

Los acervos consultados en el desarrollo de la investigación dotan a la obra de un aparato crítico excepcional, que permiten afirmar con firmeza cada postulado, avanzando en sus argumentos con cautela, sin aventuras. Echando mano de periódicos, revistas, informes, documentos, contratos, listas de precios y cargas en archivos y bibliotecas mexicanas y norteamericanas; en la obra se presentan series estadísticas muy completas que bien pueden ser utilizadas y retomadas para otras investigaciones.

Los resultados obtenidos en esta investigación vienen a confirmar el hecho de que las generaciones construyen sus propias versiones del pasado de acuerdo a sus inquietudes. Aquí el valor con el que Kuntz asume su postura, hay que replantear, poner en tela de juicio las ideas tradicionalmente aceptadas en torno a un pasado parcialmente conocido. Aún poco tiempo atrás, tratar el tema del

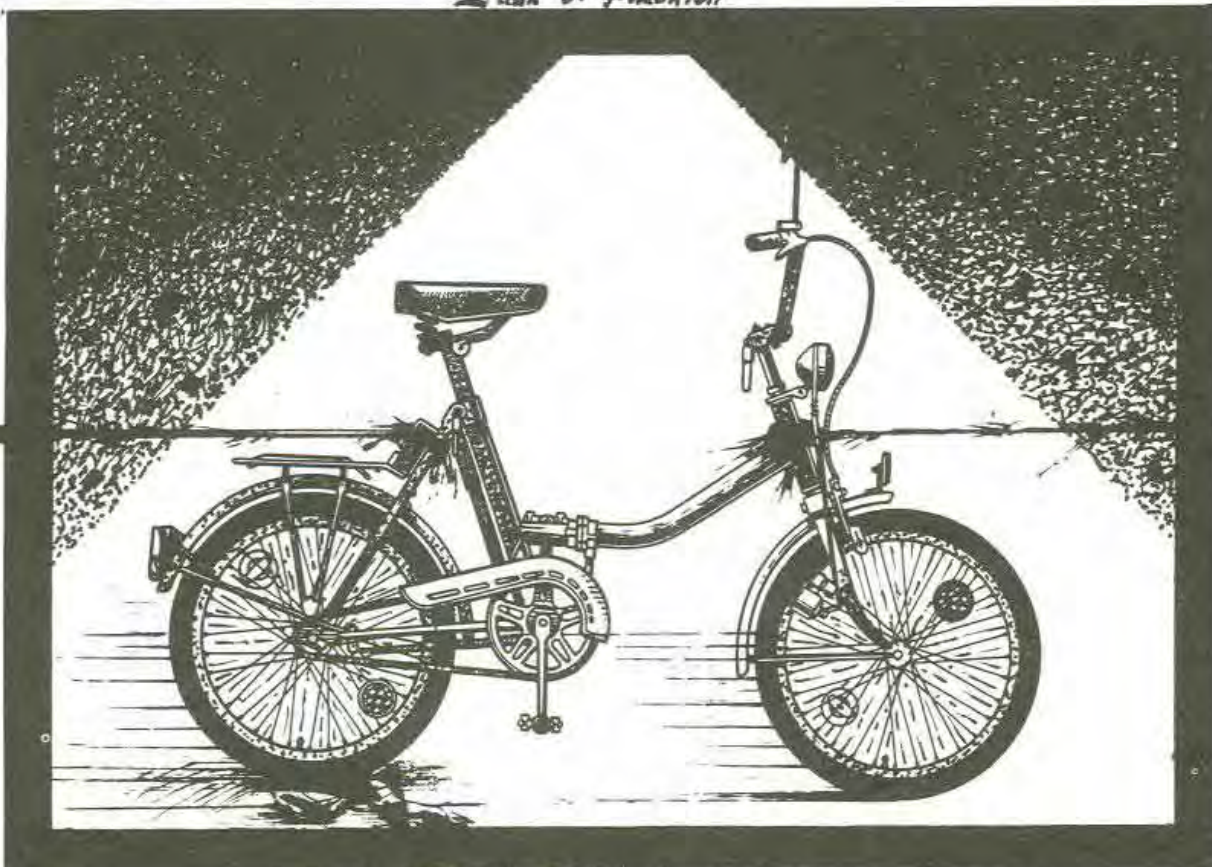
porfiriato era hablar de los tiempos de la explotación extranjera sin medida, de las inversiones que beneficiaron a unos cuantos y que condujeron a una revolución bien justificada, versión que legitimaba el estado de cosas imperantes en la posrevolución. Sin ignorar las ventajas que tuvieron las inversiones extranjeras en México durante el periodo en cuestión, la investigación va más allá de esta primera idea, precisando las consecuencias de estas inversiones al interior del país. Ahora que los efectos de la revolución catalizada por el régimen porfirista son cada vez más imperceptibles, empiezan a modificarse los discursos que la justificaban y se reconstruye la historia de ese momento.

Con seguridad esta obra ha sido bien recibida por los estudiosos del tema, no por que ya no haya nada que decir al respecto, sino porque plantea la posibilidad de seguir profundizando sobre el particular, de seguir dialogando sobre algo que sigue sin definirse por completo.

129

Salvador Reyes Equiguas

Juan G. Pomontoll



Proyección de los Estados en ruina