



## *Reseña del libro “Los Ferrocarriles de la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970”<sup>1</sup>*

**Dr. Jaime Linares Zarco<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Guillermo Guajardo Soto, Isabel Bonilla Galindo y Román Moreno Soto, *Los Ferrocarriles de la Ciudad de México. Movilidad y abastecimiento de una gran urbe, 1860-1970*, México, Secretaría de Cultura-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario (Colección Horizonte Ferroviario), 2018, pp. 144.

<sup>2</sup> Profesor de Carrera Titular “B” de tiempo completo definitivo. FES Aragón-UNAM. Contacto: jlinares112@yahoo.com.

En enero de 1873, finalmente el presidente Lerdo de Tejada inauguró la primera línea completa del Ferrocarril México-Veracruz, después de haber transcurrido más de 36 años desde que el gobierno de Anastasio Bustamante en 1837 otorgó la primera concesión para construir un Ferrocarril de México a Veracruz, periodo en el que se tuvieron que enfrentar una diversidad de vicisitudes, tanto de carácter técnico, clima tropical, geográficos, financieros, corrupción, inexperiencia en la estimación de costos, problemas políticos, intervención militar de potencias extranjeras, así como una prolongada guerra civil.

Estos obstáculos propiciaron que entre 1850 y 1876, de 50 concesiones asignadas a particulares, 93% no se llevaran a la práctica.<sup>3</sup> Sin embargo, con el 7% restante se pudo continuar con la serie de obras que culminarían con la inauguración de la primera línea ferroviaria nacional, que conectaría al puerto marítimo más importante del país, Veracruz, con la ciudad más poblada de la nación, la Ciudad de México, que simultáneamente fungía ya como la capital de la República Mexicana.

Comentar la presente obra representa una valiosa oportunidad para viajar al pasado y conocer la evolución económica y urbana de la Ciudad de México, de la mano de la expansión de las diversas rutas del FFCC que se construyeron a lo largo de más de un siglo, y que al tomar como punto de partida y de llegada la Ciudad de México, reproducían no sólo el modelo centralizado que habían aplicado los gobiernos liberales de Benito Juárez, Lerdo de Tejada y Porfirio Díaz, en los hechos, a pesar de que la constitución política de 1857 por la cual ellos habían luchado consignaba el régimen federalista; sino que también aumentarían el nivel de prominencia que tendría la capital del país, con respecto al resto de las ciudades y entidades federativas de la República Mexicana.

Ejemplo de la fuerte tendencia centralizadora que se venía dando, tanto en lo político, como en lo económico y social, se manifiesta en el nudo ferroviario en que se fue convirtiendo gradualmente la Ciudad de México, con la construcción primero de la estación Buenavista, la cual se ilustra ampliamente en esta obra, además de las estaciones Colonia, San Lázaro, Tacuba, Tlatilco, Peralvillo, Santa Julia, Contreras, Ajusco, La Villa, San Pedro de los Pinos y Mixcoac hacia fines del siglo XIX; para posteriormente edificar la terminal central de Buenavista y la terminal de carga de Pantaco, hacia mediados del siglo XX.

Sin lugar a dudas, el papel que tuvo el FFCC en el desarrollo del capitalismo en México fue determinante, puesto que transformó la estructura económica del país al impactar a todos los sectores y actividades económicas en un breve lapso de tiempo, entre las cuales destacan: la explotación de regiones mineras y agrícolas hasta entonces inaccesibles, por lo cual se presentó un resurgimiento de la minería, así como un avance de la industria, de la agricultura, del comercio y de las finanzas; además se inició el acondicionamiento de los puertos marítimos y el desarrollo de los telégrafos y del teléfono.<sup>4</sup>

---

mx. La presente reseña fue leída por el autor en su intervención en la presentación del libro, celebrada el 3 de octubre de 2019 en las instalaciones del Ex Colegio de la Santa Cruz de Tlatelolco.

3 Luis Jáuregui, *Los transportes, siglos XVI al XX*, Coord. Enrique Semo, "Historia económica de México", N° 13, UNAM-Océano, México, 2004, p. 73.

4 Leopoldo Solís, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, Siglo XXI, México, 1984, p. 37.

Los FFCC constituyeron el fundamento de la modernización de México. Unieron la economía nacional, llevaron mercancías y maquinaria a todas partes e hicieron económicamente viables las exportaciones voluminosas, además de eliminar por fin los anticuados sistemas fiscales y las barreras comerciales locales.<sup>5</sup> Adicionalmente, el transporte ferroviario, al permitir el tránsito de pasajeros de una localidad, ciudad y región hacia otras de mayor tamaño o actividad económica, impulsó el desarrollo del capitalismo nacional, al facilitar la libre movilidad de la mano de obra, desde las zonas rurales y agrícolas del sur hacia las zonas comerciales y de servicios de la planicie central, o bien, la migración laboral hacia las prósperas regiones mineras y de la naciente industria localizada en el norte del país.

El transporte de personas y de mercancías por FFCC se impuso rápidamente sobre los demás medios de transporte tradicionales, debido a las múltiples ventajas que ofrecía a los usuarios, entre las cuales destacan los costos y el tiempo de duración, así, por ejemplo, mientras en 1877 el transporte de algodón de la capital hacia las fábricas de Querétaro costaba 61 pesos la tonelada, ya para 1910 se había reducido a tres pesos la tonelada.<sup>6</sup>

Con la puesta en marcha del FFCC, el precio del transporte bajó de 10 c/km por carreta en 1878 a 2.3 c/km por ferrocarril en 1910.<sup>7</sup> Según estimaciones recientes, en 1889 el transporte de bienes por la vía ferroviaria representaba alrededor de la mitad del costo que implicaba su transporte por los medios tradicionales (arrieros y carretas). En los siguientes lustros, el impacto del costo de transporte ferroviario sobre el precio de los productos agrícolas se redujo considerablemente en la mayor parte de los casos, debido principalmente a que el transporte por FFCC ofrecía la disponibilidad de un medio de transporte confiable, rápido y permanente.<sup>8</sup>

Con la rápida evolución y consolidación del tren México a Veracruz se produjo paralelamente una revolución en el tiempo de duración de los viajes desde el puerto hasta la capital del país y viceversa. Este trayecto antes implicaba una duración de 14 días completos con sus días y noches en el transporte tradicional de arrieros con su recua de mulas; mientras que en una diligencia jalada por caballos el viaje tardaba tres días y medio y costaba la exorbitante suma de 35 pesos, a la que debían agregarse seis pesos para hoteles, ya que por supuesto, los coches no viajaban de noche.<sup>9</sup> Al entrar en operaciones el FFCC, el viaje pronto se convirtió en algunas horas de duración, lo cual también repercutió favorablemente en los costos y la seguridad de los pasajeros, en especial en el paraje de Río Frío, localizado entre Puebla y la Ciudad de México, en donde años atrás se enseñoreaba una banda de asaltantes que traían asolada a la población local y a los viajeros.<sup>10</sup>

5 M. D. Bernstein, *La modernización de la economía minera*, en Enrique Cárdenas (compilador), "Historia económica de México", Tomo LLL, FCE El Trimestre Económico N° 64, México, 1995. p. 238.

6 Véase Sergio De la Peña, *La formación del capitalismo en México*, UNAM-Siglo XXI, México. 1979, p. 183.

7 Sergio De la Peña y Teresa Aguirre. *De la revolución a la industrialización*, en Enrique Semo, "Historia económica de México", N° 4, UNAM-Océano, México. 2006, p. 93.

8 Sandra Kuntz, *Introducción*, en Sandra Kuntz y Priscila Connolly (coordinadoras), "Ferrocarriles y obras públicas", Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, COLMEX, IIH UNAM, México, 1999, p. 31.

9 David M. Pletcher. *La construcción del ferrocarril mexicano*, en Enrique Cárdenas (compilador), "Historia económica de México", Tomo LL, FCE, El Trimestre económico N° 64, México, 1995. p. 219.

10 Véase Manuel Payno, *Los bandidos de Río Frío*, Editorial Porrúa, México. 1999, p. 384.

Según el itinerario original, el trayecto de la Ciudad de México al puerto de Veracruz se hacía en 16 horas, aunque en realidad tardaba tres horas más, en virtud de que el trayecto hacia la Ciudad de México es ascendente, el regreso llevaba más tiempo, 20.5 horas si no se presentaban contratiempos.<sup>11</sup> Con el tiempo, el transporte en FFCC significó una serie de ventajas que pronto derivó en una revolución en el sistema de traslado de personas y de mercancías.

Con la introducción del FFCC también se produjo el desarrollo y ampliación del mercado interno, al acortar las distancias entre las zonas proveedoras de materias primas y las grandes fábricas, además de acercar a los productores agropecuarios y manufactureros con los grandes mercados urbanos. Este proceso de modernización pronto derivó en uno de especialización, tanto de la producción, como del comercio de ciertos bienes elaborados en las haciendas.

Ejemplo de ello lo tenemos en el caso de las haciendas pulqueras localizadas en la zona de Apizaco, Tlaxcala, por donde pasaba el FFCC de México a Veracruz y en donde el producto principal de la línea, el pulque, pronto se convirtió en el 30% del total de su carga interna, el cual tenía como destino final la Ciudad de México y el Puerto de Veracruz, situación que consolidó a la zona de Apizaco en un centro principal para la producción de pulque de la región, con todas las ventajas consiguientes de una fuente de abasto barata y de la producción a gran escala.<sup>12</sup>

Una situación similar ocurría en el Valle de México, en donde los dueños de las grandes haciendas no escatimaban en invertir recursos en ramales del FFCC, con tal de potenciar sus haciendas y facilitar la transportación y venta de los productos cosechados, tales como maíz, sorgo, alfalfa, frijol, leche, quesos y crema, cuyo destino final era la Ciudad de México; además de adquirir todos los implementos y maquinaria que tal empresa requería para elevar la productividad de las haciendas y ranchos que prevalecían por la región.

Entre las principales proveedoras de maquinaria destacaba la casa alemana Boker y compañía, que enviaba todo tipo de instrumentos y maquinaria aprovechando el conducto del Ferrocarril Interoceánico, inaugurado en 1891, que se detenía en la estación de la hacienda La Compañía, propiedad de Iñigo Noriega. “Hasta este lugar llegan las cultivadoras que servirán en la Hacienda del Moral para idénticas labores y que serán complementarias con el auxilio de las mencionadas coas”.<sup>13</sup>

Con el trazado de nuevas rutas de FFCC hacia fines del siglo XIX y hasta la primer década del siglo XX, se logró un mayor desarrollo regional en el país, así como una especialización productiva de las grandes haciendas, ranchos y plantaciones localizadas en el territorio nacional; lo cual permitió lo mismo, la existencia de haciendas ganaderas, cerealeras y mineras en el norte; haciendas tequileras, maiceras y de hortalizas en el occidente; haciendas azucareras, maiceras y pulqueras en el centro; además de haciendas algodonerías, cafetaleras y de frutas en el sur; así como haciendas henequeneras en el sureste del país; las cuales atendían la demanda del mercado interno, así como el mercado externo.

11 Luis Jáuregui, *Op. cit.*, p. 75.

12 Raymond Vernon, *Juárez y Díaz*, en Enrique Cárdenas (compilador), “Historia económica de México”, Tomo LLL, FCE, El Trimestre Económico N° 64, México. 1995, p. 25.

13 Alejandro Tortolero, *De la coa a la máquina de vapor. Actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas: 1880-1914*, Siglo XXI, México. 1998, p. 233.

Si los FFCC en cierta forma unieron las diversas regiones del país ¿acaso también sirvieron para vincular a México con la economía mundial? Es indudable que la respuesta es afirmativa y el hecho de que la primera línea haya sido la que iba de la Ciudad de México a Veracruz y que las más grandes troncales hayan estado dirigidas hacia la frontera con Estados Unidos parece comprobarlo.<sup>14</sup> La predominancia de los ejes longitudinales con dirección norte, a causa de las condicionantes relaciones de dependencia que todavía mantenemos con Estados Unidos; relaciones que explican, entre otras cosas, la orientación y el paralelismo de nuestros principales ejes carreteros y ferroviarios.<sup>15</sup>

Por otra parte, si bien es cierto que el diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento y reparación del ferrocarril mexicano, desde sus orígenes fue hecho por capital inglés y estadounidense, dada la inexperiencia y la falta de recursos materiales de las empresas nacionales para atender la demanda que implicaba la construcción de este proyecto; difícilmente se podría pensar en lograr eslabonamientos hacia atrás.

La falta de “eslabonamientos hacia atrás” no puede atribuirse a una política deliberada del régimen en detrimento del interés nacional. En la década de 1880 la economía mexicana no poseía ni la madurez ni las dimensiones requeridas para satisfacer la demanda de la industria ferroviaria, a la que ni siquiera podía proveer de piezas y herramientas sencillas de fierro forjado.<sup>16</sup>

Independientemente de los costos de financiamiento para introducir el camino de fierro en nuestro país y la falta de experiencia y de capacidad para desarrollarlo con recursos propios, la presencia y operación del FFCC se tradujo en un crecimiento del ahorro social a través del tiempo y por ende en el crecimiento económico de México. Tomando en cuenta que el cálculo del ahorro social constituye un límite inferior extremo, es probable que los ferrocarriles fuesen responsables hasta de la mitad del crecimiento económico de la economía porfiriana.<sup>17</sup>

Después de la crisis económica mundial de 1929-1933, nuestro país retomó la senda del crecimiento mediante el impulso del modelo industrializador por sustitución de importaciones y las políticas promovidas por el gobierno de Lázaro Cárdenas, en donde el Estado tuvo un papel estratégico al promover el reparto masivo de tierras y nacionalizar la industria petrolera; durante este período de recuperación, se incrementó la producción agropecuaria hasta lograr la autosuficiencia alimentaria; se consolidó el desarrollo de una planta manufacturera productora de bienes de consumo final, duradero, intermedios y de capital; además de desarrollar el sector comercial y de servicios paralelamente al crecimiento de las ciudades de diversos tamaños en el país.

Durante este proceso de crecimiento sostenido, conocido como el *milagro mexicano*, el transporte ferroviario en manos del Estado tuvo un papel protagónico, al subsidiar y facilitar la libre movilidad de la fuerza de trabajo, así como transportar millones de toneladas de materias

14 Luis Jáuregui, *Op. cit.* p. 93.

15 Luis Chías Becerril, *Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México*, en J.L. Calva, (coordinador), “Desarrollo regional y urbano: tendencias y alternativas”, Tomo LL, Instituto de Geografía-UNAM y Juan Pablos Editor, México, 1995, p. 171.

16 Sandra Kuntz, *Op. cit.* p. 23.

17 John Coatsworth, *Los ferrocarriles, indispensables en una economía atrasada: el caso de México*, en Enrique Cárdenas (compilador), “Historia económica de México”, Tomo LLL, FCE. El Trimestre Económico N° 64, México, 1995. p. 218.

primas y de productos terminados por todos los rincones del territorio nacional, además de promover las exportaciones de una gran diversidad de bienes hacia el mercado internacional.

Sin embargo, con la crisis petrolera de 1981-1982, la apertura comercial y la aplicación de medidas de corte neoliberal, el transporte por FFCC ya había venido a menos, tanto en el transporte de carga y de pasajeros, debido a la competencia que significaban los demás medios de transporte, sobre todo el transporte carretero, así como la falta de interés y de inversión por parte del sector público, por lo cual, ya sólo era cuestión de tiempo para que el gobierno neoliberal de Ernesto Zedillo acabara con uno de los medios de transportes que revolucionó la economía del país y la conectó a la dinámica del mercado mundial hace más de 100 años, pero ya no era estratégico al finalizar el siglo XX.

Paralelamente a la puesta en marcha del TLCAN a partir de 1994, comenzó a ganar mayor impulso entre el grupo gobernante la idea de permitir la participación del capital privado en la administración y operación del FFCC. En abril de 1995, dicho cambio de esquema se confirmó al aprobar el Senado de la República el dictamen sobre la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Este reglamento facultó a la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, a que previo análisis, autorizara hasta el 100% de capital extranjero en los ferrocarriles mexicanos.<sup>18</sup>

Con la desaparición de Ferronales, el transporte ferroviario fue protagonista de una nueva revolución, pero ahora en sentido inverso a la que protagonizó hacia fines del siglo XIX, puesto que ahora el FFCC decayó en sus índices de productividad y ahorro social, puesto que las nuevas empresas privadas que se encargaron de operar el FFCC, al cancelar definitivamente el transporte de pasajeros y eliminar gran cantidad de rutas no rentables, dejaron aislados a millones de habitantes que vivían en zonas donde sólo el FFCC era el único medio de transporte; asimismo, al mantener sólo el transporte de carga por las rutas por donde circula el transporte terrestre, se mantuvo el carácter competitivo entre el transporte ferroviario y el transporte carretero, en lugar de ser complementarios.

Finalmente, con la privatización de los FFCC también se transformó irremediamente la imagen urbana de varias ciudades en el país, al desaparecer miles de kilómetros de vías férreas, estaciones de pasajeros, terminales de carga, talleres de reparación y demás infraestructura ferroviaria, para dar lugar a la edificación de oficinas públicas, como el Congreso de la Unión y unidades habitacionales en los terrenos de la antigua estación de San Lázaro; así como la adecuación de la antigua Estación Central de Pasajeros Buenavista, para convertirla en la nueva estación del Tren Suburbano de la Ciudad de México; hasta modificar irremediamente la imagen urbana y rural de todos los rincones donde llegaba el ferrocarril.

En resumen, esta obra constituye un valioso esfuerzo por preservar las imágenes y testimonios del paso del ferrocarril por la Ciudad de México, como un protagonista central de la transformación económica, política y social del territorio nacional; así como un testigo de los grandes cambios que tuvo el campo mexicano y las comunidades rurales, los grandes flujos migratorios campo-ciudad, hasta derivar en la formación de las grandes ciudades que hoy predominan en el imaginario nacional, en donde la Ciudad de México ha mantenido una preponderancia avasallante sobre el resto del país.

18 Luis Jáuregui, *Op. cit.* p. 125.

## Bibliografía

- Bernstein M. D., “La modernización de la economía minera”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LLL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre Económico N° 64), 1995.
- Cárdenas Enrique, (1995), “Algunas cuestiones de la depresión mexicana del siglo XIX”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre económico N° 64), 1995.
- Chías Becerril Luis, “Consecuencias regionales de la evolución de la red carretera en México”, en J.L. Calva, (coordinador), *Desarrollo regional y urbano: tendencias y alternativas. Tomo LL*, México, Instituto de Geografía-UNAM y Juan Pablos Editor, 1995.
- Coatsworth John, “Los ferrocarriles, indispensables en una economía atrasada: el caso de México”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LLL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre económico N° 64), 1995.
- De la Peña Sergio, *La formación del capitalismo en México*, México, UNAM-Siglo XXI, 1979.
- De la Peña Sergio y Teresa Aguirre, “De la revolución a la industrialización”, en Enrique Semo, *Historia económica de México. N° 4*, México, UNAM-Océano, 2006.
- Jáuregui Luis, “Los transportes, siglos XVI al XX”, en Enrique Semo, *Historia económica de México. N° 13*, México, UNAM-Océano, 2004.
- Kuntz Sandra, “Introducción”, en Sandra Kuntz y Priscila Connolly (coordinadoras), *Ferrocarriles y obras públicas*, México, Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, COLMEX, IIH UNAM, 1999.
- Payno Manuel, *Los bandidos de Río Frío*, México, Editorial Porrúa, 1999.
- Pletcher David M., “La construcción del ferrocarril mexicano”, en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre económico N° 64), 1995.
- Solís Leopoldo, *La realidad económica mexicana: retrovisión y perspectivas*, México, Siglo XXI, 1984.
- Tortolero Alejandro, *De la coa a la máquina de vapor. Actividad agrícola e innovación tecnológica en las haciendas mexicanas: 1880-1914*, México, Siglo XXI, 1998.
- Vernon Raymond, “Juárez y Díaz” en Enrique Cárdenas (compilador), *Historia económica de México. Tomo LLL*, México, Fondo de Cultura Económica (El Trimestre Económico N° 64), 1995.