

Avances de Investigación.

Los Ferrocarriles en Michoacán: problemas y perspectivas.

José Alfredo Uribe Salas.

I

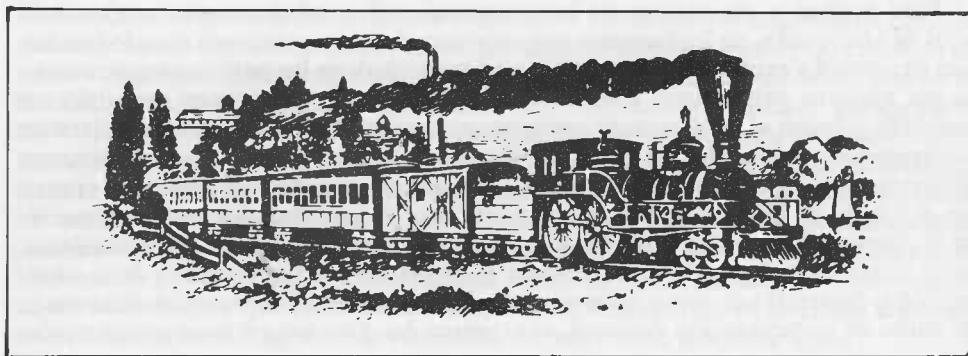
La presente investigación *Los Ferrocarriles en Michoacán durante el Porfiriato* se ubica en la historia michoacana y nacional del último cuarto del siglo XIX y primer decenio del XX, periodo decisivo en la formación de nuestra actual sociedad y de su articulación definitiva con los intereses expansionistas del capitalismo norteamericano, en su nueva fase de dominación y explotación imperialista.

Entre los objetivos generales del estudio destaca la necesidad de explicar a partir del conocimiento histórico concreto de Michoacán, el origen y desarrollo de los múltiples fenómenos económicos y sociales que se dieron en ese tiempo, y que se proyectan hasta nuestros días a través de los grandes problemas del subdesarrollo y la dependencia, del colonialismo y neocolonialismo que estrangulan la vida y el desarrollo nacional e independiente del país y del resto de los pueblos de América Latina, Asia y Africa.

En el siglo XIX, sobre todo después de la gran depresión económica mundial de 1873 y 1874 que cerró la etapa del capitalismo de libre concurrencia y dio paso al capitalismo monopolista, se consolidó un nuevo mecanismo de dominación económica de los pueblos y de explotación de los recursos naturales y de la fuerza de trabajo de los más apartados rincones del planeta. La rivalidad comercial e industrial entre la burguesía financiera y la lucha por nuevos mercados entre los países industrializados, adquirió en estos años otras características. Las transformaciones tecnológicas, producto de la revolución industrial, —construcción y expansión acelerada de los ferrocarriles y auge de la industria siderúrgica en Europa y Norteamérica— hicieron surgir nuevos apremios concernientes al abastecimiento de materias primas, estratégicas y de reserva, necesarias para sostener la producción y crecimiento económico de un puñado de naciones desarrolladas. Inglaterra, centro hegemónico hasta enton-

ces del capitalismo mundial que surtía parte de la demanda internacional del hierro comenzó a ser desplazado por los EE.UU. cuyo crecimiento económico-productivo tuvo mucho que ver con el espectacular desarrollo de su sistema ferroviario que alcanzó para 1872 más de 76,000 Km., cantidad que triplicó en igual tiempo al sistema de comunicación inglés. Luego entonces, los Estados Unidos en rivalidad con los países del viejo continente volcaron sus objetivos expansionistas hacia América Latina, rompiendo progresivamente la hegemonía que los ingleses habían impuesto a los pueblos de este continente una vez independizados de España y Portugal a través de tratados leoninos y con el uso de sus fuerzas armadas, México y Nicaragua, por citar dos ejemplos, conocieron desde temprana época el nuevo rostro del imperialismo norteamericano.

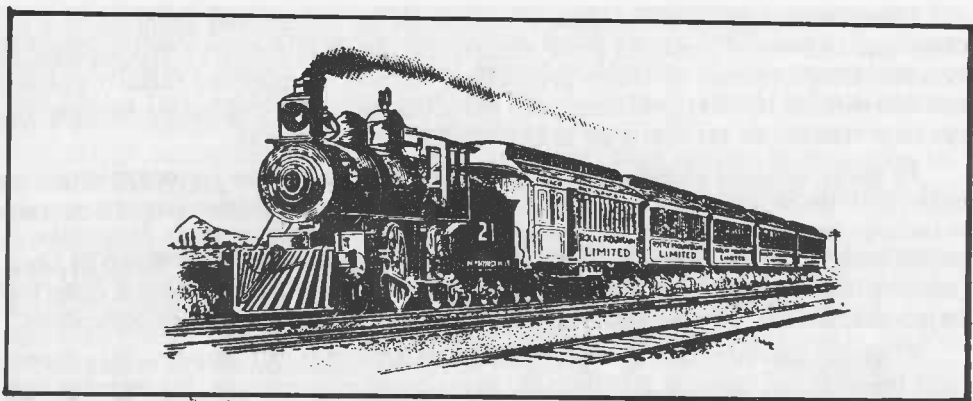
México, abundante en regiones y recursos naturales pregonados dentro y fuera del país desde la colonia y difundidos a lo largo del siglo XIX por un sinnúmero de viajeros ingleses, alemanes, norteamericanos, franceses e italianos, se tornó, al igual que otras naciones del área, en campo propicio para la colocación de capital y mercancías y fuente abastecedora de alimentos, materias primas y mano de obra barata. Es decir, las nuevas condiciones económicas e industriales de los EE.UU. exigían no sólo el control de las materias primas sino también, un medio adecuado para transportarlas a los centros industriales. Los ferrocarriles allanaban este problema y facilitaban la transportación de los productos ya elaborados industrialmente y de los excedentes de producción a los lugares de origen. En este sentido el medio efectivo de que se valieron los monopolios estadounidenses para tal objetivo, en este proceso de expansión imperialista, fue la extensión de su sistema férreo al sur de sus fronteras. Esta política foránea se complementó al interior del país con los apremios gubernamentales para desarrollar la economía y el comercio, con la actitud entreguista de sectores de la burguesía nacional y regional que vieron en ella un medio de ampliar sus recursos económicos e influencia política al lado del capital extranjero y a las exigencias reales de integrar las diferentes regiones productoras con los centros de población y de consumo por medio de un sistema de comunicación acorde a las nuevas necesidades impuestas por el intercambio comercial mundial.



En este contexto quedó inserto el desarrollo económico de Michoacán. Fue a partir de la década de 1880 y a lo largo del régimen porfirista que, como otras regiones y Estados de la República, se integró a los intereses económicos de los monopolios financieros y ferrocarrileros de los EE.UU., que en este tiempo impusieron al gobierno y a las clases dominantes del país sus propias necesidades de desarrollo. Con ello, y no obstante que la economía y sociedad michoacana experimentaron un cambio sustancial en sus estructuras productivas y de organización bajo la política general de "Orden y Progreso", los ferrocarriles y el capital extranjero dirigidos a explotar y exportar los recursos mineros, forestales, agrícolas, ganaderos de la entidad propiciaron un desarrollo desigual, a saltos, contradictorio de las distintas regiones, empresas y actividades industriales, así como una marcada dependencia técnico-científica del aparato productivo a los centros hegemónicos del exterior y la modificación de los circuitos de intercambio comercial en el ámbito local, regional e internacional. La construcción, distribución y explotación de los ramales férreos en Michoacán, a cargo de las compañías Central Mexicana y Nacional Mexicana, no sólo acarrearón la participación de nuevos grupos de empresarios nacionales y extranjeros en la vida política y económica del Estado, también el surgimiento de sectores proletarios y la formación de otros incorporados brutalmente a la producción mecanizada y a los requerimientos del nuevo mercado mundial. En este contexto, el incremento y movilidad poblacional, la ampliación de un ejército laboral de reserva y la implantación de nuevos mecanismos de control y explotación de la fuerza de trabajo y de sus organizaciones laborales y obreras están asignados por los apremios y necesidades económicas y políticas de los monopolios extranjeros y por la actitud proimperialista de grupos de la clase dominante que implementaron una política conservadora y represiva con respecto a los intereses particulares y generales del proletariado michoacano que, no obstante sus propias limitaciones políticas y organizativas, mantuvieron una actitud combativa ante la política entreguista del gobierno porfirista y la dominación imperialista de nuestros pueblos.

II

Para arribar a un análisis de las particularidades del desarrollo económico-social de Michoacán, de los intereses extranjeros y de sus mecanismos para lograr los fines de control y explotación imperialista en la entidad; de las políticas implementadas por nuestros gobernantes y de las condiciones y características en que vivió, se desarrolló y luchó el proletariado michoacano, se han destacado cuatro objetivos fundamentales dentro del estudio que son: 1) explicar el contexto económico y político en el que se dieron las más importantes concesiones ferrocarrileras en el país y en el Estado de Michoacán durante el porfiriato; 2) las condiciones que enmarcaron la construcción del sistema férreo en la entidad, así como el surgimiento de un nuevo sector de trabajadores asalariados; 3) contribuir al conocimiento de la composición y desarrollo de este núcleo de asalariados, que en circunstancias distintas y con ritmo de incorporación desigual, engrosaron las filas del naciente proletariado



michoacano; 4) analizar las características del impacto ferrocarrilero en la economía regional, destacando fundamentalmente lo concerniente a la dependencia técnico-productiva que se generó, y la relación económica entre ferrocarril e industria, sobre todo porque los ferrocarriles contribuyeron eficazmente al desarrollo y transformación técnico-organizativa de la minería, la industria textil, azucarera, y alimenticia en cuyas ramas productivas se concentraron los sectores mayoritarios del proletariado michoacano

En consecuencia, la estructura de la investigación comprende esta temática, y ha sido dividida, para el efecto, en cuatro capítulos que son:

- I.- Política ferrocarrilera en Michoacán.
- II.- Construcción de las líneas férreas.
- III.- Los trabajadores ferrocarrileros.
- IV.- Impacto del sistema férreo en la economía regional.

En el primer capítulo se aborda el marco jurídico-político, en el que se expresan las relaciones Estado-Compañías ferrocarrileras (proyectos, reglamentos, leyes, concesiones, subvenciones, prórrogas, etc.), explicando sus particularidades para Michoacán. Se caracteriza el sentido económico y político del proyecto de comunicación federal, sus fases y modalidades que asumió en este periodo, así como los intereses concretos de las empresas ferrocarrileras, como de los diversos grupos de terratenientes, comerciantes e industriales de la sociedad michoacana que apoyaron tal o cual proyecto del ferrocarril con el objeto de ser beneficiados económicamente y ampliar sus áreas de influencia comercial y política. En este contexto, analizamos el enfrentamiento entre dos de las más poderosas empresas norteamericanas Central Mexicano y Nacional Mexicano, por obtener del gobierno estatal la concesión de construir en Michoacán un ramal; finalmente el conflicto político entre el Estado de Michoacán y la Compañía Constructora Nacional Mexicana que alcanzó proporciones nacionales y que culminó con la anulación del contrato en 1882 que el gobierno estatal había sufragado a la compañía ferrocarrilera dos años atrás.

El segundo capítulo comprende el estudio de las condiciones económicas y sociales que estuvieron presentes en la materialización de la política ferrocarrilera; se estudian los problemas de orden geográfico, técnico, económico, social y político que enfrentaron tanto el gobierno, pero particularmente las compañías ferrocarrileras en el tendido de las vías y en la explotación de las mismas.

El tercer capítulo aborda la formación de los trabajadores ferrocarrileros y su desarrollo: los requerimientos de personal manual, técnico y administrativo, que demandaron las empresas constructoras en los distintos momentos de su desarrollo; su origen social y procedencia; mercado de trabajo, fluctuaciones de la mano de obra, (oferta y demanda); división del trabajo y salarios, así como las relaciones entre trabajadores, Estado y Compañías: legislación laboral, conflictos y organizaciones.

El cuarto capítulo trata el impacto del ferrocarril en la estructura social y económica regional, así como la distribución de los caminos carreteros, las regiones ligadas a ellos, la dinámica comercial y la función de los arrieros en vísperas de la llegada del ferrocarril a Michoacán, para determinar los cambios posteriores y la redistribución de funciones económicas inducidas por el ferrocarril. Se hace fundamental hincapié en la interrelación establecida entre el sistema férreo y la industria minera, textil y azucarera, estudiando los ritmos de desarrollo técnico productivo de estas esferas de la economía michoacana. De igual manera el incremento de población, distribución y movilización de la fuerza de trabajo a lo largo de este periodo.

Finalmente, para dar fundamentación histórica y respuesta a los problemas planteados, dada la complejidad de los fenómenos internos y externos presentes desde entonces en la vida y desarrollo de nuestros pueblos, hemos recurrido primero a la consulta del material bibliográfico que sobre el particular se ha publicado. De él destacamos las obras de John Grashan Chapman *La construcción del ferrocarril mexicano 1837-1880*; John H. Coatsworth *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato. Crecimiento y desarrollo*; de Sergio Ortiz Hernán *Los ferrocarriles en México. Una visión social y económica*; Vicente Fuentes Díaz *El problema ferrocarrilero en México*; de la *Historia Moderna de México* coordinada por Daniel Cosío Villegas lo relativo a los ferrocarriles durante la República Restaurada y el Porfiriato, que en conjunto proporcionan una visión general de la historia de la proyección, legislación, construcción, distribución y explotación de los ferrocarriles en el país y de su enlace y dependencia respecto al sistema estadounidense; de los enfrentamientos y coincidencias entre el gobierno federal y el de los estados con los intereses monopolistas de las empresas ferrocarrileras; de las modificaciones en las relaciones de intercambio regional inducidas por el ferrocarril y el capital extranjero. Con todo, debemos destacar en estas obras el carácter limitado en el análisis de las expresiones y particularidades que el problema de los ferrocarriles adquirió en algunas regiones y estados del país.

De obras e impresos publicados en el periodo de estudio, señalamos de Williams S. Rosecrans *México necesita atraerse el capital extranjero para construir sus ferrocarriles y los medios que para conseguirlo propone el general...* dado a conocer en 1872, en donde se expone con entera claridad la fundamentación política y económi-

ca de los intereses monopolistas norteamericanos para extenderse a nuestro país. De Mariano Barcena *Los ferrocarriles Mexicanos*, publicado en 1881; José López Mottezuma *Historia y legislación de las vías férreas en México. Estudio presentado por el Sr. Lic....* 1911; *La política ferrocarrilera del Gobierno* de Jaime Gurza del mismo año y de Fernando Roa González *El problema ferrocarrilero y la compañía de los ferrocarriles nacionales de México* 1915, aportaron para nuestra investigación importantes elementos de análisis e información sobre el clima político nacional presente en torno al problema ferrocarrilero.

A este material agregamos de Carlos Pacheco *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República...* 1885, en donde se recogen importantes documentos de primera mano sobre el origen y formación (capitales, accionistas, etc.) de las compañías norteamericanas, así como proyectos, peticiones y discusiones internas entre el gobierno e inversionistas. Destacan igualmente las reseñas históricas sobre los ferrocarriles en México y la manera en que los grandes consorcios ferrocarrileros norteamericanos absorbieron, controlaron y dominaron a las pequeñas empresas a partir de los primeros años de la década de 1880 con el visto favorable de la clase gobernante del país; también los informes elaborados por los inspectores sobre los avances en el tendido y construcción de las vías férreas. En este sentido resaltamos el gran caudal de información que nos proporcionaron algunos de éstos sobre la construcción de los ferrocarriles en Michoacán, en los primeros años de su historia. De igual valor resultó la *Reseña condensada de los ferrocarriles en los Estados Unidos Mexicanos de 31 de diciembre de 1909. Presentada al Congreso Internacional de Ferrocarriles en su octava sesión que se celebrara en Berna (Suiza) en julio de 1910.*

De trascendencia para la configuración y explicación de la política ferroviaria mexicana es la *Colección de Leyes, Decretos, Disposiciones, Resoluciones y Documentos importantes sobre caminos de fierro, arreglada por el Archivo de la Secretaría de Fomento* 1883-1887, que reúne en varios tomos la legislación que sobre ferrocarriles se implementó desde los primeros gobiernos independientes. Asimismo-

—ITINERARIOS DEL—							
Ferrocarril Nacional Mexicano							
E. N. BROWN, Superintendente General.		RAMAL DE PATZCUARO.		B. W. THACHER, Aqte. Gral. de Fletes y Pasajes.			
<i>Tiempo de México</i>							
Kilómetros do Acambaro	ESTACIONES	Millas de Patzcuaro	TREN Nº 24 Sale de	Kilómetros de Acambaro	ESTACIONES	Millas de Patzcuaro	TREN Nº 23 Sale de
0	ACAMBARO	96	7:45 am	155	PATZCUARO	0	6:30 am
..	La Cumbre	..	9:00 am	142	Chapultepec	8	7:10 am
32	Andocutin	77	10:00 am	..	Ponce	..	7:20 am
38	Huingo	73	10:20 am	..	Lagunillas	..	7:55 am
51	Queréndaro	65	11:00 am	122	Coapa	21	8:15 am
..	Zinzimeo	..	11:13 am	..	Jacuaro	..	8:45 am
65	Quirio	66	11:50 am	..	Ilega	..	9:50 am
78	La Goleta	48	12:35 pm	93	MORELIA.	39	

mo, la publicación por parte del gobierno federal de la *Ley General de Ferrocarriles* 1899, que constituyó un intento por reglamentar la política anárquica llevada hasta entonces en la concesión y construcción de los ferrocarriles en el país. En conjunto éstos y otros materiales nos aportaron, amén del contexto nacional e internacional, importantes puntos de referencia y elementos de juicio de gran valor histórico para explicar la problemática michoacana una vez que los ferrocarriles y el capital extranjero irrumpieron en la vida económica, social, política y cultural del Estado.

De las fuentes bibliográficas que abordan desde distintos ángulos el problema de los ferrocarriles en Michoacán durante el porfiriato, destacamos la obra de Napoleón Guzmán *Michoacán y la inversión extranjera 1880-1911*, publicado en 1982, que constituye el primer intento serio por explicar el impacto del capital extranjero y de la introducción del ferrocarril en la sociedad y economía michoacana. El capítulo "La inversión en los ferrocarriles" delinea con precisión la ubicación y distribución del sistema ferroviario en la entidad y su enlace con regiones mineras y agrícolas rentables a los inversionistas extranjeros. Tenemos también tres importantes trabajos, que versan sobre el mismo tema, aparecidos en el marco de las dos últimas décadas del siglo pasado. De Jesús Espinoza (compilador) *Las empresas ferrocarrileras* 1880, nos aportó información valiosa sobre el clima de incertidumbre, polémico y contradictorio que vivió la población michoacana respecto a las concesiones que el gobierno federal otorgó a las empresas norteamericanas Central Mexicano y Nacional Mexicano para comunicar la capital de la república con el sur de los EE.UU. y a las modalidades que asumió el enfrentamiento entre ambas compañías por obtener del gobierno estatal el derecho de extender sus rieles a Michoacán. En este libro se reúne parte fundamental de los documentos oficiales relativos a la política estatal sobre ferrocarriles de estos años, los numerosos ocurso de los pueblos michoacanos elevados al gobernador apoyando la solicitud del representante de la Compañía Constructora Nacional Mexicana para concesionar a ésta la construcción de un ramal en Michoacán, así como volantes y artículos periodísticos considerando las ventajas o desventajas de otorgar a una u otra empresa el derecho de extenderse por el Estado. Agregamos de Juan de la Torre *Historia y descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*, 1888, abundante en información sobre recursos naturales y agrícolas de las regiones michoacanas enlazadas por el ferrocarril, así como población por distritos, ciudades y pueblos; actividades productivas, comercio e infraestructura turística. En 1896 apareció *La comunicación Interoceánica por los Estados de Michoacán, México y Guerrero* de Francisco W. González, a través del cual revivió el interés por el viejo proyecto de enlazar estos estados con el centro del país y el pacífico para dar salida a los recursos mineros, agrícolas y forestales encerrados en estas regiones del país. Aunque no se logró concretizar este proyecto, su importancia radica en el minucioso estudio sobre el potencial económico regional y las posibilidades técnicas y financieras para la construcción de un ferrocarril interoceánico. Contiene una amplia información geográfica, poblacional, actividades productivas por sectores etc, resaltando el autor la abundancia de mano de obra y el poco valor de la tierra, factores positivos para atraer el interés del capital extranjero, así como las ventajas de obtener subvención del gobierno y otras garantías favorables.

La consulta de las *Memorias del Gobierno de Michoacán. 1877-1904*, nos aportaron elementos para analizar la legislación ferrocarrilera estatal, los problemas económicos, sociales y políticos presentes en la construcción y explotación de los ferrocarriles y otros datos sobre el interés por ampliar en el estado la red ferroviaria. De imprescindible valor resultó la *Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares expedidas por el Estado de Michoacán*, colección formada por Amador Comromina, para nuestra investigación, fundamentalmente para reconstruir las particularidades de la política ferrocarrilera instrumentada por los distintos gobiernos michoacanos.

De las fuentes hemerográficas consultadas destacamos, en primer lugar, los periódicos estatales como el *Periódico Oficial 1878-1913*; *La Gaceta Oficial 1886-1892*; *La Libertad 1892-1904*; *El Heraldó 1904-1909*; *El Pueblo 1904-1910*; los que nos aportaron abundante información sobre los intereses de los grupos económicos regionales por integrarse al sistema férreo nacional, las pugnas de intereses entre ellos, etc., así como sobre los más diversos aspectos y problemas de orden legislativo y material para impulsar la construcción y explotación de los ferrocarriles en el Estado. Sobresalen, igualmente, informes y noticias de los rasgos geográficos y potencial productivo de las regiones, crecimiento y movilidad poblacional, industria y fuerza de trabajo, producción anual y costos de los artículos de primera necesidad, salarios y condiciones de trabajo de los distintos sectores proletarios de Michoacán. A éstos se agregan más de 25 periódicos, algunos de los cuales aunque de vida efímera, no dejaron de aportarnos información valiosa sobre los problemas económicos y políticos que afrontaron las compañías ferrocarrileras, el gobierno, y las perspectivas del comercio y la economía estatal con la introducción del ferrocarril. De ellos mencionamos *El Pensamiento Católico 1877-1878*; *El Defensor del Pueblo 1878*; *La Sombra de la Libertad 1879*; *La Soberanía del Pueblo 1880*; *La Unión Michoacana 1881*; *El Arnero del Tío Juan 1883*; *La idea 1883-1884*; *El Eco de Michoacán 1884*; *Pierrot 1890-1891*; *El Correo de Morelia 1981*.

Asimismo, hemos consultado de la prensa nacional *El Federalista 1873*; *El Siglo XIX 1880*; *El Monitor Republicano 1880*; *La Paz 1893-1901*; *El Progreso Latino 1905-1909*, que contienen importantes materiales estadísticos sobre política de fletes, transportación de alimentos y materias primas de una región a otra del país como al extranjero. Estos periódicos publicados en la capital de la república cubren, en conjunto, un periodo crucial de la historia de los ferrocarriles en México, que van desde las grandes discusiones patrióticas de la década de 1870 por impedir que el capital extranjero dominara y articulara la economía regional y nacional a las necesidades foráneas, hasta el proceso de nacionalización del sistema ferroviario, pasando por las luchas de los trabajadores en demanda de mejores condiciones laborales y justos salarios, así como sobre los cambios —la mayoría en forma brusca operados en la economía y en las distintas actividades productivas por efecto del ferrocarril. Contienen, además, referencias y análisis sobre el carácter y naturaleza del tipo de maquinaria con la que operaban las empresas ferrocarrileras y la dependencia tecnológica respecto a los monopolios norteamericanos.

Finalmente, hemos de mencionar el valioso acervo documental existente en el *Archivo General de la Nación*, ciudad de México, en el fondo del Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que contiene el grueso de los expedientes sobre la vida y el desarrollo político-económico de las compañías ferrocarrileras que operaron en el país durante el régimen porfirista. De ellos hemos consultado más de 70 expedientes que corresponden a la construcción y explotación de los ramales férreos en Michoacán. Su consulta ha resultado imprescindible para la realización de nuestra investigación, cuya rica información se complementa con las fuentes ya señaladas.

La búsqueda y consulta de información dispersa en Archivos, Bibliotecas y Hemerotecas del Estado de Michoacán y de la ciudad de México, constituye una exigencia de primer orden para conocer y explicar la formación histórica de nuestra sociedad michoacana y nacional; de su inserción en el desarrollo económico mundial; de los intereses leoninos de las potencias industriales por controlar y explotar los recursos y la mano de obra de nuestros pueblos; de la supeditación de nuestra economía y su articulación al imperialismo norteamericano por encima de los requerimientos internos, doblegando por la fuerza militar y la diplomacia del dólar todo intento de alcanzar un desarrollo nacional e independiente.

Para concluir diremos que el espíritu que anima y orienta nuestro trabajo de investigación aquí y ahora, está contenido en el *Manifiesto de Bayamo* dado a conocer el 24 de Julio de 1983 en la ciudad de Bayamo, Cuba, en el Acto Central Conmemorativo por el Bicentenario del Nacimiento de Simón Bolívar, y que los historiadores de América Latina y del Caribe suscribimos como guía del quehacer histórico:

“Estamos forjando un futuro sobre la historia del pasado, que es la historia de la ignominia y la esclavitud. Estamos haciendo la historia del presente y la del porvenir. La violencia con que se realizan las construcciones materiales y espirituales de esta época introducen una nueva dirección y un sentido nuevo a la investigación de la historia. Ningún hombre de ciencia puede sustraerse al compromiso dramático, pero también jubiloso, de esclarecer la realidad de nuestro tiempo para ayudar a los pueblos al conocimiento de sus aconteceres...

Corresponde a los historiadores latinoamericanos y caribeños ocupar un lugar definido en la lucha de los pueblos por el rescate y salvaguarda de nuestra historia, entendiendo ésta como esencia fundamental de un futuro libre, justo, soberano”.¹

¹ “Manifiesto de Bayamo”, en *Tzintzun*, Órgano de Información del Departamento de Historia, Morelia, UMSNH, Julio-Septiembre, 1983, p. 3-4.