

---

## POLITICA FERROCARRILERA Y EL CAPITAL EXTRANJERO EN MICHOACAN 1877-1886

José Alfredo Uribe Salas.

---

Al despuntar la década de 1870 la economía michoacana se encontraba en bancarrota, agudizada por los interminables conflictos políticos entre los sectores de la clase dominante. La falta de caminos, la dispersión geográfica de los campos agrícolas con los centros mineros, urbanos e industriales de dentro y fuera del estado, la debilidad política de los gobiernos que se sucedían, y la inseguridad social para transitar y comercializar en el área, frenaban toda tentativa por incentivar el aparato productivo regional. El Estado de Michoacán con una población cercana a los 700 mil habitantes diseminados en un territorio de 59,864 kilómetros, mal comunicado internamente, aislado del resto del país y del comercio marítimo, con abundantes y variados recursos naturales, se debatía entre la miseria, la inmovilidad económica, las pugnas internas, la especulación y la usura, producto en parte, de una de las etapas más críticas y convulsas de la historia de México signada por los conflictos de carácter internacional (guerra en contra de los EE.UU. 1845-1847; intervención francesa 1862-1867), por los internos de envergadura nacional (luchas de reforma 1854-1857) y por muchos otros de orden regional y local, difíciles de superar o corregir a corto plazo.<sup>1</sup>

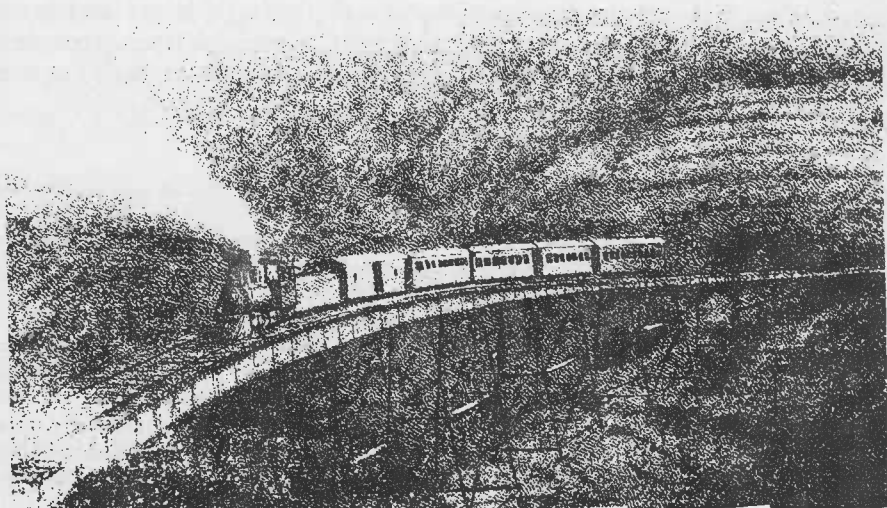
Esta situación, consignó la prensa, era más gravosa, injusta e inhumana para el grueso de la población compuesta por campesinos, artesanos y obreros empobrecidos, sin medios de subsistencia y carne de cañón en las contiendas y disputas políticas,<sup>2</sup> que para el nuevo grupo de empresarios propietarios que habían acumulado dinero y tierras en las décadas anteriores y que pugnaban ya por abrir nuevos cauces al desarrollo del capitalismo en la región.<sup>3</sup> Este núcleo representativo de la burguesía michoacana entre los que destacaban Félix Alva, Pascual, Primitivo y

1. Gerardo Sánchez Díaz, José Alfredo Uribe Salas y Napoleón Guzmán Avila, *Historia Militar de Michoacán: 1850-1876*, Morelia, Departamento de Investigaciones Históricas. —UMSNH., 1985 (sin publicar).
2. *La Fraternidad*, T.I, N°. 12, Morelia, Julio 22 de 1875, p. 1; Melesio Aguilar Ferreira, *Los Gobernadores de Michoacán*, Morelia, Talleres Gráficos del Estado, 1950, p. 82-83.
3. En el caso de Michoacán, participaron abiertamente en las contiendas político-militar de mediados de siglo; sustituyeron progresivamente a la iglesia como institución usurera; aprovecharon las leyes de Desamortización de los bienes del clero para apropiarse de grandes extensiones de tierra; arremetieron con la fuerza y el poder del aparato estatal en contra de la propiedad comunal, a la que consideraron un obstáculo para el desarrollo de la propiedad privada y la agricultura comercial; especularon en el comercio y con los artículos de consumo popular, etc.

Santiago Ortiz, los Macouzet, los Sotomayor Hermanos, Luis Iturbide, Feliciano Vidales, los Méndez Cano, Antonio Treviño, los Hurtado, los Solórzano, los Arciga, los Verduzco, los hermanos Castillo, entre otros, eran usureros, grandes comerciantes, propietarios de fincas rústicas y fundos mineros, industriales y miembros activos del gobierno o ampliamente vinculados a él, dispuestos a impulsar un proyecto de desarrollo económico e industrial, para cuya realización se planteó un grave problema a resolver: el de las comunicaciones, en particular, la introducción de un sistema de transporte ferroviario en la entidad.

La idea del ferrocarril, impuesta desde el exterior, como factor de unidad económico-política y agente del "progreso, la civilización y la democracia", coincidió con el ascenso de una burguesía regional que buscó afanosamente fincar las bases materiales para un desarrollo productivo de tipo capitalista en el área. A partir de entonces, la cuestión en torno a los ferrocarriles sintetizó las aspiraciones de los grupos representativos de la burguesía michoacana.

El ferrocarril fue considerado como el instrumento imprescindible para resolver la situación imperante y sacar al estado del aislamiento y atraso económico en que se encontraba. Desde luego, la clave para promover y estimular la inversión de capital local e impulsar un desarrollo económico equilibrado entre las distintas regiones, ramas y centros productivos se fincó en la construcción de un sistema ferroviario que surcara el territorio estatal en todas direcciones, uniendo a las principales zonas agrícolas, mineras, agroindustriales y ganaderas con las ciudades y pueblos más importantes de la comarca, así como con los estados del centro del país, principalmente con Guanajuato, y la costa michoacana a través del puerto de Maruata, en el distrito



minero de Coalcomán. De lo contrario, se auguraba, Michoacán quedaría marginado del desarrollo nacional y de la posibilidad de constituirse en tránsito obligado de la comunicación interoceánica, vía ferrocarril. Guerrero y Colima le disputaban a través de sus puertos de Acapulco y Manzanillo, el movimiento comercial en la región.<sup>4</sup>

En este sentido fueron los hermanos Castillo, prósperos e influyentes hacendados del distrito de Morelia, los primeros en proponer la creación de una empresa para construir un camino de fierro en la entidad, que partiendo de Morelia llegara al puerto de Maruata, en la costa del Pacífico. En 1874, un año después de la conclusión e inauguración del Ferrocarril Mexicano que comunicó la ciudad de México con el puerto de Veracruz, y en el marco de una amplia discusión nacional sobre la necesidad de prolongar la vía hasta el mar Pacífico los Sres. Castillo solicitaron al Ministerio de Fomento la concesión respectiva para construir en Michoacán el segundo tramo de la línea de ferrocarril interoceánica.<sup>5</sup>

La prensa, junto con algunos individuos de la diputación local, se hizo eco de la importancia que este medio de comunicación y transporte significaba para la economía estatal y nacional. “Verdad es que no atraviesa grandes centros de población —comentaba respecto al proyecto— pero en cambio recorre un trayecto que sobre más corto por cualquier otro punto, hará menos costosa su construcción y lo alimentará con exportaciones de efectos de primera orden, entre los que no ocupan un lugar menos distinguido las piedras minerales del rico Estado de Guanajuato”.<sup>6</sup> Sin embargo, cuando se discutía y esperaba la aprobación federal para dicho proyecto, el país se vio envuelto nuevamente en un conflicto político-militar que se agudizó con la depreciación de la plata, principal producto de exportación, y las primeras manifestaciones de la recesión económica mundial de 1873 y 1874, que canceló todo tipo de proyectos y de inversión de esta naturaleza.<sup>7</sup> Con esto, las aspiraciones de los empresarios para impulsar con sus propios medios un sistema de ferrocarril en la entidad perdieron fuerza.

4. Véase: José Alfredo Uribe Salas, *Ferrocarriles y materias primas en Michoacán. Una aproximación de los intereses norteamericanos en la entidad, 1854-1875*.

5. Mancera, Gabriel, *Ferrocarril Interoceánico. Discurso pronunciado por... Diputado por el Distrito de Huachinango y Presidente de la Comisión de Industria del Congreso de la Unión, en la sesión del 19 de noviembre de 1872*, México, Imp. de N. Chávez, 1872.

6. *La Bandera de Ocampo*, T. II, N.º. 47, Morelia, enero de 1875, p. 2.

7. La crisis de 1873 y 1874 produjo una fuerte contracción de la economía mundial y un congelamiento masivo de proyectos para construir ferrocarriles. No sólo los costos de construcción se elevaron, también se tornó, más difícil obtener financiamiento interno y externo. A lo anterior se sumó, para echar por tierra todo proyecto de ferrocarril, “el reemplazo de los rieles de hierro por los de acero, que duraban mucho más (y que) estaban al mismo tiempo provocando una apreciable reducción de la demanda de rieles de recambio por cada unidad de longitud de vía”. Maurice Dobb, *Estudios sobre el desarrollo del capitalismo*, México, Siglo XXI, 1978, p. 363.

Con la revuelta de Tuxtepec que llevó al Gral. Porfirio Díaz al poder, se inició un periodo decisivo en la historia de México, que habría de caracterizarse por la construcción de un sistema ferroviario en el país, cuyo resultado fue la penetración del capital extranjero, principalmente estadounidense, que moldearía la economía del país a sus necesidades.

A principios de mayo de 1877, en el nuevo marco constitucional, se efectuaron las elecciones para renovar autoridades federales y estatales. En Michoacán fue electo como gobernador el Lic. Bruno Patiño, quien de inmediato se dio a la tarea de organizar a los grupos de poder regional con vista a impulsar el desarrollo económico, por lo que fue necesario inventariar y conocer en toda su extensión e importancia los recursos naturales y el potencial productivo de cada zona, para impulsar las comunicaciones y una red de ferrocarril en el estado. En un editorial fechado el 8 de julio, la prensa oficial manifestaba que “Michoacán ha entrado por completo al orden constitucional y esto ha sido un motivo de inmensa alegría para los buenos ciudadanos (léase burguesía), que no tienen otra aspiración, que el bien del país donde vieron la luz por primera vez”.<sup>8</sup>

Este “motivo de inmensa alegría para los buenos ciudadanos”, como rezaba la prensa, se puso de manifiesto el 16 de septiembre cuando quedó inaugurada la Primera Exposición Agrícola e Industrial de Michoacán que dio cabida, por primera vez, a los distintos sectores de la burguesía estatal (comerciantes, hacendados, industriales, mineros). La exposición, primera en su género, mostró el potencial de los recursos explotables industrialmente y susceptibles de comercializarse pero al mismo tiempo evidenció la falta de una infraestructura adecuada (caminos, fuentes de financiamiento, industria, maquinaria, mano de obra calificada, etc.) para tomar por asalto los recursos agrícolas, mineros, forestales y otros muchos con que contaba Michoacán.<sup>9</sup> Con todo, las opiniones se centraron en la falta de caminos que frenaba la inversión de capital en las diferentes esferas de la economía. Se planteó, en consecuencia, la introducción del ferrocarril como primordial para reordenar la economía mediante la articulación de las distintas áreas en función del desarrollo regional-estatal y tomando en consideración cabalmente los intereses particulares expresados por los distintos grupos de la burguesía.

Así, la primera opción que se manejó por parte de la nueva administración, fue la de promover a los capitalistas michoacanos para la consecución del ferrocarril interoceánico. Política que se mantuvo al rechazar la solicitud presentada en octubre del mismo año por la Compañía Restauradora de Minas de Guanajuato, de capital norteamericano, para construir una línea férrea que uniera las capitales de Guana-

8. *La Paz*, Año 1, N.º. 1, Morelia, julio 8 de 1877, p. 1.

9. Mendoza, Justo, *Memoria de la Primera Exposición del Estado de Michoacán de Ocampo, celebrada en Morelia, el 16 de Septiembre de 1877, por... y dedicada a todos los expositores*. Morelia, Imprenta de Gobierno en Palacio, 1877.



juato y Michoacán. Las autoridades del estado optaron por auspiciar ese tipo de empresas entre los capitalistas locales que se organizaran con sus propios recursos a los que “apoyará, preferentemente, sea que se propongan construir la propia línea... sea que se fije cualquiera otra de las innumerables que pueden establecerse”.<sup>10</sup> Al no obtener respuesta, por parte de los grupos empresariales, el gobierno del estado instrumentó una segunda opción: asumió el compromiso de construir por sí mismo un sistema de comunicación ferroviaria en la entidad, para lo cual solicitó a las autoridades federales la concesión respectiva.<sup>11</sup>

El 28 de noviembre de 1877 el gobernador Lic. Bruno Patiño hizo llegar a los principales hacendados, comerciantes e industriales de la entidad una carta-circular en la que les notificó su determinación de pasar a la capital del país para obtener lo antes posible la concesión del ferrocarril, que salvaría a Michoacán de la ruina y el aislamiento, ya que los estados del centro llevaban adelante la construcción de sus propias vías. “Graves, de toda gravedad, son los asuntos que me obligan a pasar a la capital de la República, y Ud. no puede ignorar que entre ellas figuran el muy importante del establecimiento de una línea férrea en el estado, que poniéndose en comunicación con la arteria troncal interoceánica que se proyecta, no sólo impida la atrofia y la ruina de nuestro propio comercio, sino que por el contrario nos haga partícipes de la prosperidad que se augura para los estados centrales”.<sup>12</sup> En este sentido les pidió su colaboración, facilitando al gobierno determinadas cantidades en metálico, garantizándoles su reembolso con las rentas del estado. Y para que no existiera temor o duda, les hizo saber que discutiría con el gobierno federal “la organización de las fuerzas de seguridad en el Estado, sin lo que nada significan los buenos deseos que me animan para proteger y garantizar a los hombres de bien y de trabajo, y en general, a la parte honrada de la sociedad que forma la esperanza de nuestro halagüeño porvenir”.<sup>13</sup>

10. Coromina, Amador, *Recopilación de Leyes, Decretos, Reglamentos y Circulares expedidas por el Estado de Michoacán*, formada y anotada por... Morelia, Imp. de Hijos de Arango, 1888, Tomo XXIV, pp. 103-104.

11. La instrumentalización de esta política estuvo a cargo del Gral. Vicente Riva Palacio, secretario de Fomento de Porfirio Díaz. El Estado de Guanajuato fue el primero en obtener este tipo de concesión para construir vías férreas en su territorio, la que traspasó tiempo después a una compañía norteamericana. Otros estados recibieron concesiones similares, ellos fueron: Hidalgo, Morelos, Sinaloa, Querétaro, San Luis Potosí, Jalisco, Veracruz, Zacatecas, Aguascalientes, Colima, Puebla, entre otros, que aunque no se construyeron en su mayoría, sirvieron para determinar la colocación de la red ferroviaria que las compañías estadounidenses finalmente se encargaron de llevar a efecto, absorbiendo paulatinamente estas concesiones de ámbito regional hasta concentrar cabalmente en sus manos lo que sería el sistema ferroviario mexicano. Cfr. Carlos Pacheco. *Memoria presentada al Congreso de la Unión por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento Industrial, Colonización y Comercio de la República Mexicana*. México, Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1885, tomo III, pp. 448-454.

12. *La Paz*, Año 1, N.º. 44, Morelia, diciembre 11 de 1877, p. 2.

13. *Idem*.

Días después, el 14 de diciembre, se notificó por telegrama que “en este día queda votada concesión al Estado de Michoacán, para construir la vía férrea interoceánica, partiendo de Salamanca”.<sup>14</sup> No obstante, fue en enero de 1878 cuando se protocolizó el contrato de concesión. En él se consignó el derecho que adquiriría el gobierno del estado para tender una línea de ferrocarril que comunicara al Bajío partiendo de Salamanca, vía Morelia-Pátzcuaro en su proyección al Pacífico, con ramales para Celaya, Zamora, Maravatío y Zitácuaro. En realidad, este derrotero fue planeado tomando en cuenta las aspiraciones económicas y políticas de los grupos de poder regional y en general de la clase dominante que, estimulada por esta mejora material, trasladaba paulatinamente parte de sus capitales a la esfera de la producción.<sup>15</sup> Sin embargo, el gobierno michoacano encontró un nulo apoyo económico por parte de los mismos grupos empresariales, los que se justificaron argumentando la falta de capital suficiente para emprender al mismo tiempo el desarrollo productivo de sus negociaciones y canalizar fondos para el ferrocarril. Luego entonces, para sacar adelante los trabajos que implicaba la concesión, es decir, para financiar su construcción, la legislatura del estado se vio obligada a decretar algunos impuestos que fue necesario derogar en su totalidad en enero de 1879 a raíz de una campaña de protesta contra los mismos. Sin recursos para la construcción de tan ambicioso proyecto y ante el incumplimiento del mismo, que puso de manifiesto la crisis política por la que atravesaba el estado, la bancarrota económica de las arcas públicas y la inconsistencia, fragmentación y debilidad de la burguesía regional para delinear y consolidar su futuro político y económico, fue cancelada la concesión al estado en julio de 1879.<sup>16</sup>

Aún así, hubo grupos de empresarios con una clara conciencia de la situación, desde el punto de vista de sus intereses como burguesía respecto de las implicaciones económicas y políticas si en Michoacán no se construía una línea de ferrocarril que lo comunicara por lo menos con la región del Bajío guanajuatense, mercado natural del consumo de sus productos agrícolas y centro minero a donde se remitían gran parte de los minerales de Michoacán para su beneficio. Francisco de S. Menocal, representante de este sector de la burguesía, hacía notar que “el establecimiento de vías férreas en los vecinos estados de México, Guanajuato, Querétaro y Morelos, co-

14. *La Paz*, Año I, N.º. 45, Morelia, diciembre 14 de 1877, p. 4.

15. Archivo General de la Nación. Gobernación-Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Vol. 27/1-1, Exp. 113, Leg. 1, f. 2-6; *Contrato celebrado entre el Secretario de Fomento Vicente Riva Palacio en representación del Ejecutivo de la Unión y el Gobernador del Estado de Michoacán Bruno Patiño para la construcción de un ferrocarril entre Salamanca y la Costa del Pacífico con ramales para Celaya, Zamora, Maravatío y Zitácuaro*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1878.

16. AGN. Gobernación-SCOP. Vol. 30/1.1, Exp. 3, L. 1, f.11; *Renuncia del Gobernador Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo*, Morelia, Tip. de la Vda. e hijos de Arango, 1878; Amador Coromina, *Op. Cit.*, Tomo XXIV, pp. 167-177, 185-186, 191; consultar la prensa de los años 1878 y 1879.

loca a Michoacán, en la dura alternativa de unirse al Bajío por vía semejante o de resignarse a la ruina total de sus giros agrícolas. Y como la agricultura es en este estado, la fuente primordial de donde emanan todos los elementos de riqueza pública, la extinción de nuestros giros de campo, será la muerte de su comercio e industria, y por consecuencia, su completa desaparición como entidad federativa". A continuación criticó al grueso de los empresarios-propietarios: "ante una calamidad pública, de tal magnitud, ¿Cómo puede explicarse la indiferencia o apatía que vemos por todas partes? ¿Cómo es posible comprender que los propietarios de fincas rústicas, que los comerciantes e industriales no hayan puesto el grito en el cielo para conjurar esta catástrofe?... Sí examinamos detenidamente las opiniones de las personas que por su posición social, debían ser las más interesadas y las que con más cuidado debían examinar esta cuestión; es sorprendente lo que por todas partes se escucha. ¿Qué nos viene ud. a hablar de caminos de hierro? ¿De dónde sacaremos nosotros, que estamos en la miseria, los fondos necesarios, para una obra tan costosa?" Y ante las pretensiones por parte de un sector que insistía en "que los caminos de hierro, no pueden hacerse sino con capital extranjero", Francisco de S. Menocal sostuvo: "por nuestra parte, después de haber meditado... y oír las opiniones de varias personas muy respetables, preocupadas como nosotros, por el siniestro porvenir que se nos espera y después de haber consultado documentos importantísimos del Ministerio de Fomento, quedamos íntimamente convencidos de que Michoacán, tiene elementos sobrados para construir su ramal al Bajío".<sup>17</sup> Para tal efecto, Menocal propuso públicamente convocar lo antes posible una junta de hacendados, industriales, mineros y comerciantes con el fin de estudiar la situación e instrumentar una política ferrocarrilera acorde a las necesidades del desarrollo económico de Michoacán, que engendrara "la libre asociación de intereses comunes y que haga desaparecer el fatal y antipolítico antagonismo que ha existido, hasta aquí, entre los intereses del gobierno y los intereses de los gobernados".<sup>18</sup>

Bien poco se pudo hacer en este sentido. La discusión sobre el derrotero que tendría la vía del ferrocarril entre Guanajuato y Michoacán dio origen a una disputa entre los intereses con asiento en Morelia, capital del estado, y los de la ciudad de Pátzcuaro, que buscaban para sí el privilegio de constituirse en terminal del ferrocarril y en eje de las comunicaciones que en el futuro se proyectaran, reviviendo un viejo problema de origen colonial.<sup>19</sup> En este contexto, con un gobierno sin recursos y una burguesía con más espíritu de especulación que capital, se esbozó una tercera corriente de pensamiento en el ámbito michoacano que aunque apoyaba explícitamente a los grupos de poder radicados en Pátzcuaro sostuvo que habría que

17. *Periódico Oficial*, t. II, N.º. 22, Morelia, enero 31 de 1879, pp. 1-2.

18. *Idem*.

19. *Relaciones y Memorias de la Provincia de Michoacán 1579-1581*, (Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez Díaz editores) Morelia, Universidad Michoacana-Ayuntamiento de Morelia, 1985, pp. 13-15.

comenzar por impulsar y construir un verdadero sistema de carreteras, pues éstas “preparan los ferrocarriles. Es acertado comenzar por el principio, especialmente cuando éste es el único medio posible en la actualidad... Cualquiera que sea el punto de partida que se elija, la gran carretera de Michoacán (que sería el derrotero posterior de los ferrocarriles) debe tocar a Pátzcuaro, que es el centro geográfico y topográfico del Estado, y que, por su salubridad y belleza, está destinado a ser el más grande núcleo de su población. Más tarde o más temprano, las aguas del lago de Pátzcuaro, el más bello del mundo, reflejarán sobre su brillante haz, la capital de Michoacán”.<sup>20</sup>

Lo anterior dejó ver, pese a todo, que la construcción de una línea de ferrocarril en el estado estaba en función directa de la formación de una gran empresa con los medios financieros, técnicos y logísticos necesarios, que el gobierno por sí mismo era incapaz de proporcionar, pero estaba dispuesto a apoyarla por todos los medios legales a su alcance, conciliando los intereses particulares de las ciudades de Morelia y Pátzcuaro. Desde luego solicitó a la federación, como primer paso legal, el contrato de concesión para construir un ferrocarril que comunicara a Pátzcuaro con Morelia y Salamanca en el Estado de Guanajuato, misma que fue autorizado en julio de 1880. Pero se especificó que “el gobierno del Estado ni ahora, ni en mucho tiempo podría acometer una obra de tanta importancia, como el ferrocarril que se propone unir a Michoacán con Guanajuato. ¿Qué hacer entonces? El Gobierno cree que no hay otro remedio que apelar a los intereses (particulares de adentro y fuera de Michoacán). El gobierno está resuelto a poner en manos de los que contribuyan para esta obra, la administración de ella, y celebrar un contrato que les produzca ventajas reales y positivas”.<sup>21</sup>

Por estas razones, cuando dos poderosos consorcios ferrocarrileros norteamericanos obtuvieron del gobierno federal contratos tendientes a dotar al país de un sistema troncal de líneas férreas de corte internacional e interoceánico, el gobierno de Michoacán con el respaldo y complacencia de la burguesía regional no dudó en ofrecer al mejor cliente las prórrogas de su contrato de 15 de julio, con la certidumbre de que una vez construida la línea, ésta serviría como base para prolongar el ferrocarril hasta el litoral del Pacífico michoacano y materializar el sueño esbozado en las décadas anteriores. Con esta medida, las autoridades locales lograron conciliar los intereses existentes entre Morelia y Pátzcuaro, que buscaban constituirse en el centro urbano y eje del sistema ferroviario en la entidad, pues según el contrato de concesión la línea del ferrocarril se construiría simultáneamente entre Morelia y Pátzcuaro, y de la primera rumbo a Salamanca, con lo que el servicio sería inaugurado el mismo día a lo largo del tramo sin menoscabo de los hacendados, comerciantes e industriales de ambas ciudades y regiones.

20. *Periódico Oficial*, T. II, N°. 40, Morelia, abril 22 de 1879, p. 4.

21. *Periódico Oficial*, T. II, N°. 97, Morelia, noviembre 11 de 1879, pp. 2-3.



Al finalizar el año de 1880, las compañías: Limitada del Central Mexicano y la Constructora Nacional Mexicana, subsidiarias de la Nikarson, Atchinson Topec and Santa Fe Railroad y Palmer Sullivan respectivamente, dos poderosos consorcios ferrocarrileros estadounidenses que con fechas de 8 y 13 de septiembre obtuvieron permiso del gobierno federal para extender sus rieles por territorio mexicano, se vieron envueltas en una frontal disputa por adquirir del estado de Michoacán el traspaso de su concesión para construir el ferrocarril de Pátzcuaro, Morelia y Salamanca.<sup>22</sup> La beligerancia tenía un sentido estratégico pues colocaría a una empresa respecto de la otra en inigualable posición para controlar la producción y el comercio de una gran porción del territorio local, con posibilidad de extender la vía a las zonas mineras y a la costa del Pacífico.<sup>23</sup>

Después de un par de meses (octubre-noviembre) de negociaciones con los representantes de las compañías, y de que ambas trataron de persuadir al gobierno con sus ofrecimientos para realizar la obra, éste optó por traspasar a la Compañía Constructora Nacional Mexicana la concesión del 15 de julio previo consentimiento de los sectores más representativos de la burguesía michoacana quienes en telegrama fechado el 29 de noviembre del mismo año notificaron que “propietarios, comerciantes, agricultores, facultativos y artesanos, han representado Gobierno para que se traspase ferrocarril a Sullivan. Nada en favor de Symon”.<sup>24</sup> Días después se firmó el contrato de subrogación mediante el cual, la referida empresa, asumió los derechos y obligaciones que el gobierno de Michoacán había contraído con la federación. Las bases del contrato obligaron a la Constructora Nacional Mexicana a iniciar los trabajos de reconocimiento y terracería simultáneamente entre Morelia y Pátzcuaro, y del primer punto a Salamanca para entroncar con el ferrocarril del Central Mexicano. Para el 15 de julio de 1881 deberían estar concluidos por lo menos 4 kilómetros de vía herrada, y a mediados de 1882 terminada la línea entre los puntos indicados, y dispuesta para su inauguración. Para su cabal y pronta realización el gobierno de Michoacán se comprometió a otorgar una subvención de 800 pesos por kilómetro construido pagándose en anualidades de 12 a 15 mil pesos, en efectivo o en bonos amortizables. Pero advirtió, que el contrato caducaría si las obras no estaban concluidas en el plazo señalado, o en el caso de “hacerse los trabajos en contravenencia a lo estipulado”.<sup>25</sup> Finalmente, la compañía coaccionó el exacto cumplimiento del mismo con la cantidad de 35 mil pesos y la hipoteca de las obras que en su defecto se hubiesen construido.<sup>26</sup>

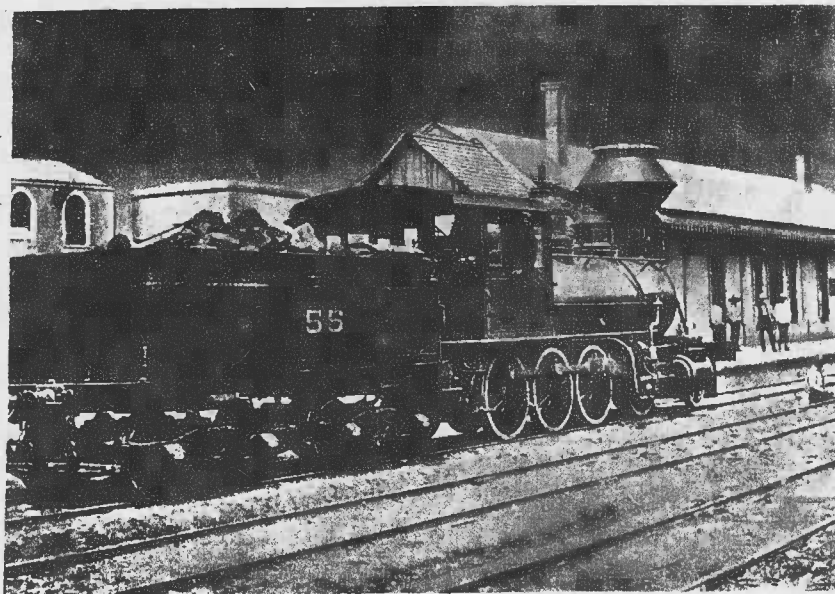
22. Pacheco, Carlos, *Op. Cit.* Tomo III, pp. 420-470.

23. *El Monitor Republicano*, Año XXX, N°. 583, México, noviembre 25 de 1880, p. 1.

24. *El Monitor Republicano*, Año XXX, N°. 288, México, diciembre 1°. de 1880, p. 3; Cf. r.: Jesús Espinoza (compilador), *Empresas ferrocarrileras*, Morelia, Imprenta de la Vda. e hijos de Arango, 1880.

25. *Colección de Leyes, Decretos, Disposiciones, Resoluciones y Documentos Importantes sobre el camino de fierro, arreglada por el Archivo de la Secretaría de Fomento*, México, Imp. de Francisco Díaz de León, 1883, Tomo III, pp. 618-634.

26. Coromina, Amador, *Op. Cit.* Tomo XXV, pp. 91, 95-105.



Con la firma del convenio, la empresa norteamericana del Nacional Mexicano, logró articular los intereses del estado y de los grupos de poder regional en oposición a su competidor, la compañía del Central Mexicano, que buscó denodadamente obtener la misma concesión. Al inaugurarse la tercera opción, el gobierno estatal y la burguesía michoacana dejaron en manos del capital extranjero la alternativa de imponer sus criterios de desarrollo a la economía regional, que fue diseñada desde el exterior obedeciendo a los intereses de dominio del gran capital monopolista. En este sentido, como veremos a continuación, fueron las empresas ferrocarrileras y el capital extranjero quienes determinaron en todo momento el derrotero de sus vías. En ocasiones fue la rivalidad entre las compañías lo que impulsó a las mismas a ampliar sus sistemas de comunicación a través de ramales alimentarios, en una lucha sin cuartel por el control pleno de los recursos naturales, el comercio y la economía regional y nacional. ¿Cómo se materializó esta política?

En 1881, un año después de firmado el contrato, se iniciaron los problemas entre la empresa y el estado. La razón: la Constructora Nacional Mexicana inició con un año de atraso los trabajos de terracería, pues fue en enero de ese año cuando dieron comienzo a inmediaciones de Morelia y Pátzcuaro respectivamente. En tales circunstancias, y ante la improbabilidad de tener terminados los 4 kilómetros de vía herrada para el 15 de julio, conforme a lo marcado en el contrato, los representantes de la compañía solicitaron a las autoridades estatales una prórroga, misma que fue aceptada en el mes de mayo, con la condición de que la empresa cumpliera con el

resto del convenio, referente a dejar terminadas las obras en su conjunto para mediados del año siguiente, como se había acordado oficialmente.<sup>27</sup>

Para entonces, la compañía ferrocarrilera en su afán por monopolizar las comunicaciones entre los estados de México y Michoacán y disputarle a la empresa del Central Mexicano el control económico y comercial de esta importante región agropecuaria y minera del país, había obtenido del gobierno federal el derecho de construir el primer tramo de su proyecto de línea interoceánica por el estado de México, el oriente de Michoacán y el estado de Guanajuato, vía Toluca, Maravatío y Acámbaro, con la obligación de sacar de este último punto un ramal que comunicara los ricos distritos de Maravatío, Zinapécuaro y Morelia, para terminar en la capital michoacana. Este nuevo contrato, firmado el 19 de enero de 1881,<sup>28</sup> explica en gran parte el porqué la Compañía Constructora Nacional Mexicana inició con un año de retraso sus compromisos contraídos con el gobierno de Michoacán, el carácter y naturaleza del conflicto político que se suscitó entre el gobierno estatal y la referida empresa, y la imposición, finalmente, de un nuevo derrotero del ferrocarril en la región.

La compañía estadounidense emprendió los trabajos de terracería entre Morelia y Pátzcuaro y Morelia-Acámbaro simultáneamente, con la finalidad de resolver sus compromisos con la federación y el estado. Sin embargo, a principios de enero de 1882 las fricciones entre el gobierno michoacano y la empresa llegaron a su máximo punto. A cinco meses de que vencieran los plazos del contrato, la negociación norteamericana no había iniciado ningún tipo de obras entre Morelia y Salamanca mientras que las referentes a Pátzcuaro-Morelia iban retrasadas, y sí por el contrario, trabajó intensamente en el tramo Toluca-Maravatío-Acámbaro de su línea interoceánica y en el ramal de Morelia-Acámbaro. Por esta razón, cuando el gobierno de Michoacán hizo un llamado de atención al consorcio ferrocarrilero para que cumpliera con los puntos estipulados en el contrato de subrogación de 14 de diciembre de 1880, la compañía norteamericana respondió el 18 de enero de 1882 con la suspensión de los trabajos que se realizaban entre Pátzcuaro y Morelia, y aún de los que había emprendido en el trayecto de Acámbaro-Morelia, alegando causas de fuerza mayor que la imposibilitaban para cumplir con sus obligaciones.<sup>29</sup>

Con este hecho la Constructora Nacional Mexicana asumió una actitud agresiva ante las autoridades locales, dando origen a un problema político de alcance nacional que logró aglutinar momentáneamente a la burguesía y al gobierno michoacano en contra de dicho consorcio ferrocarrilero. Las semanas que siguieron fueron de

27. *Ibidem*.

28. Calderón Francisco R. "Los Ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México. El Porfiriato. Vida Económica*, México, Editorial Hermes, 1974, pp. 520-521.

29. Pacheco, Carlos, *Op. Cit.*, I, III, pp. 454-455; Amador Coromina, *Op. Cit.*, I, XXVI, p. 23; *Periódico Oficial*, Año 8, N.º. 320, Morelia, enero 18 de 1882, p. 4.

intensa negociación, que ocuparon la atención de propios y extraños, pues en cierta medida lo que estaba en juego no sólo era la autonomía del Estado de Michoacán respecto a la federación para resolver sus propios problemas, en momentos en que los más altos funcionarios de la empresa presionaban al Ministerio de Fomento para que solucionara la situación, sino el desdoblamiento de la política monopolista de las empresas estadounidenses que se expandían y consolidaban en el país. Manuel González, presidente de la república, que había estado al frente del gobierno de Michoacán en 1877 y postulado candidato a la gubernatura del mismo en 1880, asumió una actitud prudente al respecto: dejó que las autoridades estatales resolvieran el problema apegados a la ley. De esta manera y sólo cuando los inversionistas norteamericanos trataron de imponer al estado, a partir de una posición de fuerza, la sustitución del tramo no construido entre Morelia y Salamanca por el de Acámbaro-Morelia, así como una prórroga incondicional en los plazos para concluir la línea de Morelia-Pátzcuaro, la respuesta del gobierno michoacano fue cancelar el contrato que dio a conocer por decreto el 7 de marzo de 1882, quedando en propiedad del Estado de Michoacán las obras de terracería y la fianza de 35 mil pesos. En el mismo decreto se asentó que “en virtud de nuevo contrato con la misma compañía o con otra de suficientes garantías de ejecución, o por algún otro medio que apruebe el Congreso del Estado, se procurará la continuación de la respectiva vía a la mayor brevedad posible”.<sup>30</sup>

La resolución fue tomada con muestras de júbilo y victoria por amplios sectores de la población y de la prensa. “Pues —rezaba un editorial del Periódico Oficial— ¿Qué pretendía el Sr. Sullivan? ¿Pretendía acaso ser en México el único concesionario de vías férreas? ¿Quería el monopolio? Esto ni pudo ni debió ser nunca, y que tal cosa hubiera esperado fue un verdadero soñador”.<sup>31</sup> Estas y otras declaraciones expresaron el sentir de los distintos grupos de empresarios en torno al problema. Empero, muy poco duró la euforia. Normalizada la situación, y en vista de que los representantes de la Constructora Nacional Mexicana se negaron rotundamente, ante cualquier insinuación, de solicitar de nueva cuenta la concesión para construir el ramal de ferrocarril Pátzcuaro-Morelia-Salamanca, se desató al interior del estado una acalorada polémica sobre el futuro económico de Michoacán. Ante las nuevas circunstancias, la burguesía local, sobre todo la que tenía propiedades y capital invertido en los distritos de Pátzcuaro, Tacámbaro, Ario de Rosales y Uruapan vio peligrar sus intereses y la posibilidad de constituirse en rector del desarrollo regional. El consorcio norteamericano que estaba dispuesto a imponer al estado y a la región sus propios criterios de desarrollo en una manifestación de prepotencia imperial, prosiguió sin contratiempo sus trabajos en el primer tramo de su línea interoceánica,

30. *Periódico Oficial*, Año 8, N°. 335, Morelia, marzo 15 de 1882, p. 1; Amador Coromina, *Op. Cit.*, I, XXVI, p. 21-26.

31. *Periódico Oficial*, Año IX, N°. 462, Morelia, Junio 9 de 1883, p. 3.

de concesión federal, inaugurando 153 kilómetros entre Toluca y Maravatío el 6 de febrero de 1883; dos meses después abrió al tráfico el tramo de 58 kilómetros de Maravatío a Acámbaro<sup>32</sup> y continuó las obras en el ramal Acámbaro y Morelia, con lo que terminó por ahondar y agudizar la delicada situación política en el estado.

Indudablemente los tiempos habían cambiado. La disputa interna que se suscitó no era en contra de la compañía ferrocarrilera, sino en torno a una realidad impuesta desde el exterior. La polarización de intereses afloró con mayor fuerza a través de la rivalidad en la que nuevamente se vieron colocados los centros urbanos de Morelia y Pátzcuaro. Sin embargo, la capital de Michoacán estaba a punto de ser tocada por el ferrocarril, mientras que Pátzcuaro y gran parte del territorio estatal, ni siquiera estaba contemplado en proyecto alguno. La administración en turno, al frente de la cual se encontraba Pudenciano Dorantes, para evitar un colapso político y económico de consecuencias mayores en el estado, fomentó entre los hacendados, comerciantes e industriales la formación de una empresa ferrocarrilera que tuviera como objeto construir en territorio michoacano un sistema de comunicación y transporte moderno, que evitara el aislamiento de extensas regiones altamente productivas y la ruina económica de empresas y empresarios.

El proyecto de concesión, que fue aprobado en mayo de 1883 por el Secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Gral. Carlos Pacheco, comprendió la realización de varias líneas: 1) de Pátzcuaro-Morelia e Irapuato, con autorización de prolongarse a Taretan, Uruapan y Los Reyes; 2) de Uruapan al corazón de Guanajuato, entre Silao e Irapuato, pasando por Puruándiro; 3) de La Piedad a Lagos en el estado de Jalisco; 4) de Maravatío al estado de Querétaro, por un lado, y a Angangueo, Zitácuaro y Huetamo en el oriente y sureste de Michoacán.<sup>33</sup> Proyecto que fue duramente criticado por Francisco de S. Menocal que lo consideró “polvo de oro arrojado muy torpemente a los ojos de los michoacanos con el objeto de burlar sus más justas aspiraciones en provecho de extraños y bastardos intereses”,<sup>34</sup> pues gobierno y particulares carecían del capital necesario para una obra de tal magnitud. Por esta razón, Menocal exigió al gobierno todo tipo de facilidades a la empresa Constructora Nacional Mexicana para que ésta llevara sus rieles hasta Pátzcuaro, de lo contrario “los distritos de Occidente van a sufrir gravísimos perjuicios; que la industria azucarera se va a arruinar por completo y que los trescientos mil habitantes que con ansia esperan la proximidad del ferrocarril en los distritos del centro, sur y poniente irán viendo aumentar día a día la miseria que los consume”.<sup>35</sup>

Meses después, el 12 de septiembre del mismo año (1883), Morelia quedó unida

32. Torre, Juan de la, *Historia y Descripción del Ferrocarril Nacional Mexicano*, México, Imp. de l. Cumplido, 1888, pp. 15-20; *Periódico Oficial*, Año IX, N.º. 429, Morelia, febrero 10 de 1883, p. 3.

33. *Periódico Oficial*, Año IX, N.º. 455, Morelia, mayo 16 de 1883, p. 1.

34. *Periódico Oficial*, Año IX, N.º. 462, Morelia, junio 9 de 1883, p. 3.

35. *Idem*.

con Acámbaro a través de una línea de 167 kilómetros, que la puso en comunicación con el centro y norte del país<sup>36</sup> y que le permitió a la compañía estadounidense ejercer un control sobre la producción agrícola, minera y forestal de los distritos de Maravatío, Zinapécuaro y Morelia, así como sobre el movimiento comercial de la región. Después, en 1884, a instancias del gobierno federal, la Compañía Constructora Nacional Mexicana reanudó los trabajos entre Morelia y Pátzcuaro, terminando la sección de 36 kilómetros entre Morelia y Lagunillas en noviembre de 1885, y concluir la discutida vía el 18 de abril de 1886.

Ese día, la población de Pátzcuaro y de sus alrededores presenciaron atónitos el arribo de la primera locomotora procedente de la ciudad de México, en un acto público en el que se dieron cita el grupo gobernante, destacados hombres de la burguesía michoacana y nacional y prominentes miembros de la Compañía Constructora Nacional Mexicana. Dos meses después, el Gral. Mariano Jiménez, gobernador en turno, inauguró el servicio de carga y pasaje en este tramo del ferrocarril, con lo que el consorcio estadounidense aseguró el control sobre la región para hacer más fluida la explotación y exportación de los recursos naturales y la introducción de artículos y mercancías manufacturadas en el extranjero.

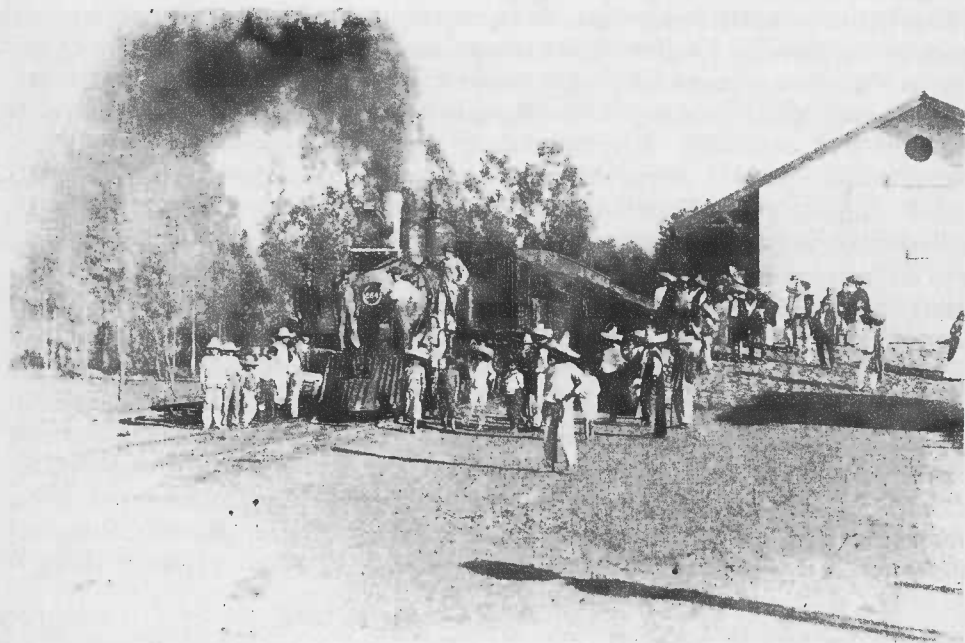
Con la conclusión del ramal Acámbaro-Morelia-Pátzcuaro, construido en 18 años, los inversionistas estadounidenses terminaron por imponer al estado y a la burguesía michoacana sus propios ritmos de desarrollo y sus criterios económicos, con lo que se consolidaron las bases de un modelo capitalista dependiente y subordinado a los intereses del gran capital extranjero (síntesis de una problemática nacional y latinoamericana). La introducción del ferrocarril en Michoacán, instrumento que indudablemente le imprimió una nueva modalidad al desarrollo del capitalismo en el área, en el marco de la nueva dinámica de la división internacional del trabajo impuesto por los países industrializados, propició un desarrollo económico-social desigual y contradictorio entre las distintas regiones, actividades productivas e industriales. Su diseño fue planeado desde el exterior, en cuyo proceso poco influyeron las políticas de gobierno y los intereses particulares de la burguesía michoacana. Antes bien, a partir de la década de 1890 se plegaron a los designios del capital extranjero, especulando al lado de ingleses, norteamericanos y franceses con la riqueza local.

Con la favorable coyuntura de los años noventa que emergió estrechamente vinculada a las necesidades de la economía mundial, derivadas del alto grado de desarrollo del capitalismo en los países avanzados, se aceleró la inversión de capital foráneo en la economía michoacana. En este periodo fueron concluidos los siguientes ramales de ferrocarril que acentuaron la explotación y el saqueo de nuestros recursos naturales: 1) el de Maravatío-Zitácuaro, 1897; 2) el de Pátzcuaro-Uruapan, 1899 y 3)

36. Torre, Juan de la, *Op. Cit.*, p. 15.

el de Yurécuaro-Los Reyes, 1902. Con la implantación de este esquema de pequeños ramales de ferrocarril, alimentarios del sistema troncal de comunicación que terminaban al sur de Estados Unidos (¿O iniciaba?), Michoacán quedó marginado completamente del sistema de comunicación interoceánica. La franja costera de 188 kilómetros, se convirtió en una barrera infranqueable. Esta situación impuso características específicas al desenvolvimiento económico-social y político en la entidad. Determinó en gran medida las modalidades de su articulación económica y comercial con otras regiones del país y del exterior.

La burguesía michoacana, que usufructuó la nueva situación, hizo de la agricultura comercial su actividad productiva por excelencia. Incursionó en la minería, de la que fue desplazada por los inversionistas extranjeros; en la industria fabril y de transformación, en los servicios y en actividades secundarias o proveedoras de materias primas e insumos que demandaron las empresas foráneas que operaron en la entidad y en otras regiones del país. Los antiguos burgueses dedicados al comercio regional y nacional, a la especulación y al préstamo, a la compra-venta y explotación de la tierra, que en las décadas de 1870-1880 destinaron parte de sus fortunas a la producción industrial (textil-minería, etc.), se vieron imposibilitados para articularse organizadamente como burguesía industrial y en eje del desarrollo estatal. No



lógaron, en consecuencia, controlar directamente el proceso productivo; sumándose a las políticas dictadas por el capital monopolista que se tornó a partir de finales de la década de 1880 en rector de algunas áreas productivas de la economía y promotor de su “desarrollo”.

A cien años de la llegada del ferrocarril a Pátzcuaro, símbolo del “progreso”, la “civilización” y la “democracia”, que hermanó a sectores amplios del gobierno y la clase dominante con el capital norteamericano, el Estado mexicano y la burguesía nacional refrendan sus vínculos con el imperialismo estadounidense como única opción política e histórica para mantenerse en el poder. Esa es la historia. Esta nuestra realidad. La lucha por la independencia y la soberanía nacional, la lucha por la paz y la solidaridad entre los pueblos, es hoy la lucha por el socialismo como alternativa para un desarrollo armónico, libre, independiente y soberano de todos los pueblos del mundo.