

La llegada del ferrocarril a México

Por Marco Antonio Ambrosio Vargas

Símbolo de progreso y modernidad en el mundo, el ferrocarril es uno de los legados de la Revolución Industrial surgida en Inglaterra durante el siglo XVIII. Este medio de transporte ha jugado un papel fundamental en los países industrializados y en vías de desarrollo, ya que permite trasladar mercancías y personas de forma eficaz y rápida dentro de un mismo territorio, lo cual implica un gran ahorro de tiempo y dinero. México no podía estar exento de contar con él para lograr su modernidad.

Los primeros intentos de establecer una vía ferroviaria en el país se hicieron en 1824. Guadalupe Victoria, como presidente, otorgó la primera concesión de una línea para atravesar el istmo de Tehuantepec, pero no se realizó ninguna obra. "Fue hasta tiempos de Sebastián Lerdo de Tejada, apenas el 1 de enero de 1873, cuando se inauguró el Ferrocarril Mexicano, que iba desde Veracruz hasta la Ciudad de México" (Cámara de..., 2014: 4).

Porfirio Díaz fue quien más invirtió en este rubro, con dinero del extranjero. "Las líneas se construyeron fundamentalmente con capital estadounidense (42%), pero para contrarrestar su influencia y garantizar la competencia el gobierno promovió contratos con Inglaterra (que llegó a controlar 35%). Además, entre 1902 y 1903 compró el Ferrocarril Nacional Mexicano y el Interoceánico, y en 1906 rescató de la quiebra al Ferrocarril Central Mexicano; tal fusión marca el origen de los Ferrocarriles Nacionales de México y del monopolio estatal" (Escalante *et al*., 2008).

Las mayores redes se establecieron en el norte, ya que el tren se encargaría de transportar primordialmente materia prima para abastecer la naciente industria de Estados Unidos. El comercio con el exterior fue el más favorecido, así como la economía de ciertas regiones mexicanas, pese a la pobreza generalizada.

Las principales redes ferroviarias creadas en México durante todo el porfiriato se enfocaron en los corredores económicos más activos del país, así como en las principales ciudades, por lo cual unían a la mayor parte del territorio mexicano.

Las líneas férreas más importantes fueron: Central, Sonora, Nacional, Internacional, Interoceánico, Mexicano del sur, Occidente, Kansas City, México y oriente, Nacional de Tehuantepec del Puerto de Salinas Cruz, en el Océano Pacífico a Puerto México, en el Golfo de México, Mexicano del pacífico, Sub-pacífico, Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Panamericano y el noroeste de México.



Imágenes: Wikimedia Commons

Durante el movimiento revolucionario de 1910 fueron destruidas muchas vías por grupos armados, con ello se pretendía limitar el avance de las tropas y evitar el abastecimiento de alimentos para los soldados. La ironía se hizo presente: "Porfirio Díaz fue el gran partidario del ferrocarril y la revolución le llegó en tren" (Cámara..., 2014: 5).

Así fue como el sistema ferroviario quedó en ruinas hasta que el gobierno de Lázaro Cárdenas comenzó la expropiación y modernización. Ferronales se convirtió en la empresa más importante del ramo, pero diversos decretos y modificaciones a la ley, además de la crisis económica, dieron paso a la privatización en 1995; sólo se mantuvieron algunas rutas de carga y el tren suburbano en Ciudad de México.

A poco más de un siglo de la llegada del ferrocarril al país, en el 2012, el entonces candidato a la presidencia de México, Andrés Manuel López Obrador, planteó rescatar las vías férreas; la propuesta no prosperó y entonces los diputados impulsaron otros ajustes a la ley sin mayor impacto (Cámara de..., 2014: 8). No obstante, en este 2018, con su inminente triunfo en las elecciones, existe la posibilidad del resurgimiento de este importante medio de transporte, particularmente en el sur, como Guadalupe Victoria lo había pensado.

Referencias

Escalante Gonzalbo, Pablo *et al.* (2008). *Nueva historia mínima de México ilustrada*. México: Secretaría de Educación del Gobierno del Distrito Federal / El Colegio de México.

Cámara de Diputados de los Estados Unidos Mexicanos (2014). "Las vías del desarrollo, la revolución y el olvido. El ferrocarril mexicano en el tiempo" en *Cámara*, año 04, núm. 38. México.



Marco Antonio Ambrosio Vargas es egresado de la Licenciatura en Historia que imparte la Facultad de Humanidades de la Universidad Autónoma del Estado de México.