Lorenzo Arrieta Ceniceros

4. Importancia económica y social de los ferrocarriles en Yucatán. Empresas y grupos económicos: 1876-1915

1. *Preámbulo*

La mayor parte de la historiografía mexicana que se ocupa de los ferrocarriles durante el siglo XIX puede agruparse a nuestro parecer en dos grandes apartados. El primero incluye diversas argumentaciones sobre la importancia económica, política, social y militar de las distintas líneas férreas del país. El segundo, en cambio, consta de narraciones detalladas de crónicas de las peripecias técnicas de su construcción u otorgamiento de concesiones, avances y retrasos de las obras; duración de las operaciones, etcétera.

La segunda forma de abordar el problema ha sido, sin duda, la que ha encontrado mayor adhesión entre los estudiosos de la materia, y aun en los trabajos de corte regional, como es el caso de los referidos a los ferrocarriles del estado de Yucatán, ésta ha sido la más usual.[1]

Sólo a partir del último lustro ha surgido en México el interés de algunos científicos sociales por abordar el tema ferroviario con una óptica diferente; esto es, a la luz globalizadora de la urdimbre histórica que lo envuelve. Dentro de esta perspectiva, suele destacarse la importancia que tuvo cada empresa, o cada grupo de ellas, a nivel nacional y regional; la naturaleza de los grupos sociales vinculados a ellas; el carácter de las primeras organizaciones obreras en la rama; el papel cumplido por el Estado; la significación del origen de los capitales invertidos; y la forma en la que los ferrocarriles contribuyeron a promover y desarrollar el capitalismo en México; etcétera.[2]

[1] Pueden revisarse: Manuel Irabien Rosado, *Historia de los ferrocarriles de Yucatán,* Yucatán, Consejo de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A., 1928, 84 pp.; Rodulfo Cantón, *Memoria del Ferrocarril Mérida-Peto, con Ramal a Sotuta,* Mérida Yucatán s/e, 1900, s/p.; Miguel Vidal Rivero *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia,* Yucatán, 1975, 201 pp

[2] Entre estos trabajos se cuentan: John H. Coastworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el porfiriato,* México, Ed. SepSetentas, Núms. 271 y 272, 1976, pp. 150 y 158; Juan Felipe Leal, *et al.,* "Grupos Empresariales en los Ferrocarriles Mexicanos: el Consorcio Southern Pacific-Union Pacific (1880-1914)" en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales,* UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales,* No. 82, México, UNAM, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Año XXI, Núm. Octubre-diciembre 1975, pp. 71-120; Juan Felipe Leal, "La Política Ferrocarrilera de los primeros Gobiernos Porfiristas y las Compañías Ferroviarias Norteamericanas (1876-1884)", en *revista Relaciones Internacionales,* núm. 14, México UNAM, FCPS, julio-septiembre 1976, pp. 5-70.

En el presente trabajo, nuestro propósito es aclarar el papel que desempeñaron los ferrocarriles en el conjunto económico y social del Estado de Yucatán. En concreto, nos interesa esclarecer la relación que se estableció entre los ferrocarriles y los renglones básicos de la economía; el auge de las exportaciones, la apertura y el crecimiento del mercado regional. Asimismo, incluimos el análisis microeconómico de las empresas ferrocarrileras y de sus relaciones con la dinámica de la economía estatal y nacional, al igual que del carácter de los grupos económicos vinculados a ellas. En este aspecto, estudiamos las relaciones de los grupos empresariales ferrocarrileros con la producción y comercialización de la fibra del henequén; sus vínculos con los monopolios extranjeros, y el conjunto de sus relaciones políticas internas y externas con el Estado. Por último, analizamos las distintas pugnas políticas y económicas entre los distintos grupos empresariales por detentar el control oligárquico de las líneas férreas del Estado.

Nuestro estudio comprende el periodo 1876-1915, en el que se vive el fomento de los ferrocarriles y la construcción de las líneas; las rectificaciones y ajustes a las primeras políticas ferroviarias gubernamentales; las pugnas entre distintas empresas y los grupos económicos por ejercer su control, y la consecuente monopolización de la industria. Además, en todos estos años, las empresas tienen un carácter privado. Por último, cubrimos el momento histórico en el que se definen las relaciones capitalistas en Yucatán.

2. *Consideraciones generales*

Con el arribo del general Porfirio Díaz al poder, en 1876, se emprendió, en gran escala, la promoción de las construcciones ferroviarias que integrarían nacionalmente al país. El gobierno del general Díaz veía en el fomento ferrocarrilero un medio efectivo para movilizar grandes cantidades de mercancías en el interior y para exportar también a los mercados internacionales. Para ello, extendió grandes facilidades a los capitalistas que estuvieran dispuestos a realizar las obras. No escapaba al gobierno porfirista el interés por establecer un sistema de comunicación y transportes que, de manera ágil y sencilla, permitiera movilizar al ejército federal por las distintas regiones, y lograr, así, el control militar de los distintos caudillos tuxtepecanos.

Desde luego, los ferrocarriles estuvieron muy lejos de ser el *factotum* que definió el tipo de relaciones sociales entre las distintas clases sociales y los diversos grupos dominantes de la época, tampoco fueron los responsables exclusivos del impulso que el capitalismo experimentó entonces en México, sin embargo, sí contribuyeron notablemente a la modernización económica y social del país.

La política ferrocarrilera de los sucesivos gobiernos porfiristas otorgó un papel central a los empresarios nacionales y extranjeros, dispuestos a insertar sus proyectos dentro de los lineamientos generales de gobierno establecidos por el Estado Federal. En los planes para construir las líneas, a partir de 1880, se destacaba:

mapa 1

SISTEMA FERROVIARIO
EN EL AÑO DE 1880
Zacatecos
Km. 65
Soledad
San Luis Potosí
Km. 60
Celaya
OCEANO PACIFICO
GOLFO DE MEXICO
Progreso
km.34
Mérida
Jalapa
Km 23
Veracruz
km. 84
Apizaco
km.34
MEXICO
Toluca
Esperanza
Medellín
km.56
Puebla
Tehuacan

1. Las vías que partían del antiguo eje central México-Puebla-Veracruz y que se extendían en dirección al Pacífico por Guadalajara;

2. El eje ferroviario localizado en el Istmo de Tehuantepec, que se dirigía hacia el eje central, comunicado por Veracruz, extendiéndose, igualmente, hacia Chiapas;

3. Los trazos que partían de Aguascalientes, San Luis Potosí y Tampico y que comunicaban al centro de México con las pricinpales ciudades de la frontera mexicano-norteamericana;

4. La línea que partía del noroeste de México, desde la frontera con los Estados Unidos y que se dirigía hacia el sur, hasta llegar a la ciudad de México, cruzando por Guadalajara, y

5. El núcleo ferroviario de la península de Yucatán, que tenía su centro neurálgico en la ciudad de Mérida.[3]

En términos generales, la política desplegada por los distintos gobiernos mexicanos en materia ferroviaria se divide en dos grandes etapas: Una, que va de 1837, año en que se otorga la primera concesión para construir el Ferrocarril Mexicano, hasta 1898, año en que el Estado define y reglamenta sus relaciones con las empresas ferrocarrileras. *Groso modo* esta etapa puede caracterizarse así: una vez que los gobiernos locales aprobaban la solicitud de concesión de una empresa, el gobierno federal procedía a otorgarla, sin asegurarse suficientemente de que dichas empresas contaran con el capital necesario para efectuar las obras, ni con la organización administrativa indispensable para poder soportar los problemas de su construcción y, luego, de su operación regular. En esta época el gobierno careció de un plan general que indicara cuáles podrían ser las rutas más costeables y los gastos previstos para su construcción; así como el tiempo aproximado para concluir obras. Tampoco observó un solo criterio sobre el tamaño de escantillón que debía llevar el tendido de vías. Además, las subvenciones que el gobierno federal concedió a las empresas no siempre se aplicaron racionalmente. Los subsidios otorgados se hacían lo mismo en efectivo que en vales; bonos gubernamentales de diversa índole y terrenos nacionales. Por último, las personas que recibían las concesiones estaban con gran frecuencia vinculadas a autoridades de los gobiernos local y/o federal. Ocurrió que, sobre todo entre 1876 y 1880, políticos en ejercicio fueran los receptores de las concesiones. También sucedió que tanto el gobierno federal como los gobiernos de los estados obtenían concesiones para explotarlas uno o dos años, al término de los cuales las traspasaban.

La segunda etapa de la política ferroviaria la inició José Ives Limantour, secretario de Hacienda, cuando, en un informe rendido al presidente Porfirio Díaz en 1898 sobre el sistema de comunicaciones, propuso un plan para dirigir las construcciones ferroviarias que en adelante se emprenderían. Dicho plan contemplaba, principalmente, una mayor intervención del Estado en la supervisión de las redes ferroviarias existentes. Además, planteaba la necesidad

[3] Juan Felipe Leal, "Grupos Empresariales..." en *op. cit.*, p. 77.

mapa 2

SISTEMA FERROVIARIO
EN EL AÑO DE 1898
P. del Norte
Nogales
Corralitos
Hermosillo
Guaymas
Chihuahua
Cd. Porfirio Diaz
Nvo. Laredo
Las Cuevas
Matamoros
Navojoa
Parral
Escalon
Monclova
Cullacan
Altata
Torreon
Lerdo
Est. Monterrey
C. del Oro
Durango
Cd. Victoria
Tampico
SLP.
S. Bartolo
GOLFO DE MEXICO
Progreso
Merida
Valladolid
Tzucabab
Campeche
Lerma
Guadalajara
GTO.
Celaya
Amsica
Tula
MEXICO
Colima
Manzanillo
Zitacuaro
Tlaxcala
Veracruz
Alvarado
Coatzacoalcos
Rio del Carrizal
Rayon
Chavira
Balsas
Oaxaca
Salina Cruz
OCEANO PACIFICO

de armonizar el sector de transportes con los requerimientos de las actividades de exportación; de que se aprobaran las concesiones sólo en aquellos casos en los que las empresas interesadas demostraran capacidad económica; de que se permitieran trazos de vías sólo en los casos en que éstos respondieran a las rutas de mayor importancia racional, de acuerdo con el plan. Estas medidas ayudarían al gobierno a orientar los estímulos otorgados a las compañías. El plan de Limantour fue aprobado por Díaz y fue promulgado con carácter de ley en febrero de 1899. Al parecer, las pautas marcadas por éste se continuaron hasta 1914.[4]

Una vez que el gobierno mexicano definió su política en materia ferroviaria, pudo instrumentar el control económico de los principales consorcios ferrocarrileros que operaban en el país. El control se presentó como una tarea apremiante debido a las influencias políticas y económicas que, para el año de 1900, tenían los empresarios norteamericanos. En 1903, el gobierno adquirió, casi en su totalidad, la mayoría de las acciones de dos importantes compañías: las del Ferrocarril Interoceánico y las del Ferrocarril Nacional Mexicano; en 1908, creó la empresa Ferrocarriles Nacionales de México con la fusión del Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional Mexicano, con participación del 51 por ciento del capital social.

El inicio de la construcción de los ferrocarriles de Yucatán corresponde a la etapa en que el gobierno federal, presidido por el general Díaz, otorgó un buen número de concesiones a los distintos gobiernos de los estados. Las primeras concesiones otorgadas en Yucatán las recibieron gobernadores y hombres de negocios, que habían apoyado política y militarmente la revuelta de Díaz en contra del gobierno nacional en 1876. Éstos no serían precisamente quienes concluyeran los trabajos de tendido de las vías.

Los ferrocarriles yucatecos no tuvieron una importancia nacional, sino esencialmente regional. Las líneas yucatecas, sin embargo, fueron consideradas por el gobierno nacional como empresas que habrían de respaldarlo regionalmente. De ahí la aprobación de subvenciones y franquicias considerables.

La economía yucateca dependía grandemente del mercado internacional, desde que las exportaciones, basadas en el henequén, tomaron un auge imprecedente en la octava década del siglo XIX. La economía y la sociedad sufrieron profundas transformaciones y puntos de inflexión en su desarrollo. Se desplegaron ciertas pautas capitalistas que, paradójicamente, lejos de barrer con las formas de producción no capitalistas, que prevalecían en el campo, las subordinaron y fortalecieron. En las ciudades, por contraste, se impulsaron ciertas actividades que lentamente fueron abriendo paso a las relaciones de trabajo libre y asalariado.

Durante los años que van de 1880 a 1914 se conforma una burguesía nativa, ligada a la producción y comercialización del henequén en gran escala, e in-

[4] Sobre la política de concesiones puede verse: Francisco R. Calderón, *et al. El Porfiriato. La vida económica;* Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México*, México, ed. Hermes, 1965, Tomo I, pp. 488, 542, 569-570; Sergio Ortiz Hernán, *Los Ferrocarriles de México*, México, S.C.T., 1973, pp. 149-159.

timamente relacionada con monopolios del extranjero, principalmente norteamericanos. Esta burguesía se encargó de controlar, por distintos medios de coacción, la mano de obra en las plantaciones; pero también se responsabilizó de instaurar pequeñas industrias y otros negocios en el comercio y los servicios, donde comenzaron a abrirse paso relaciones de tipo capitalista.

La aparición y las transformaciones de los grupos empresariales oligárquicos de Yucatán pueden comprenderse con bastante claridad si tomamos como base la temática ferrocarrilera y los grupos económicos vinculados a ella. En este sentido, pueden distinguirse 3 fases en la evolución histórica de estos grupos sociales y económicos, a saber:

1a. (1876-1890) Los propietarios y concesionarios de los ferrocarriles se encuentran vinculados a la hacienda henequenera y a los comerciantes de la península. A su vez, guardan relaciones con casas comerciales extranjeras, para adquirir la infraestructura necesaria de sus empresas.

2a. (1890-1902) Los propietarios ferrocarrileros organizan sociedades, para ampliar sus capitales y formas de influencia económica y política. Continúan su relación con las haciendas y el comercio. Estos empresarios desarrollan actividades financieras como: colocar capitales en la banca local y estrechar sus nexos con empresas extranjeras; que dan origen a negocios conjuntos. Predomina el grupo económico de los Escalante en las transacciones realizadas en el Estado.

3a. (1903-1908-1915) Están presentes las pautas anteriores, sólo que ahora los vínculos entre los empresarios ferrocarrileros y los monopolios norteamericanos (como el de la *International Harvester, Co.*), que dirigen el proceso de comercialización henequenera, se han fortalecido. Domina el grupo encabezado por Olegario Molina y Avelino Montes, quienes figuran como principales intermediarios entre la masa de hacendados y dichos monopolios. Además, éstos dominan políticamente en su estado. Molina cuenta con todo el respaldo del gobierno de Porfirio Díaz y desempeña un papel importante en el gobierno federal.

3. *Carácter económico de los ferrocarriles*

a) Aumento de la circulación mercantil

El interés principal de los hombres que emprendieron la construcción de vías férreas en Yucatán fue el de comunicar las distintas regiones agrícolas, sobre todo aquéllas que producían o estaban en condición de producir mercancías para exportarlas fuera del estado o del país. Años antes de la construcción del Ferrocarril de Mérida a Peto, Rodulfo G. Cantón y Olegario Cantón, al formular su petición de concesionarios, declaraban:

DATOS SOBRESALIENTES DE LA CONSTRUCCIÓN

Ruta del ferrocarril	*Año de concesión*	*Concesionarios*	*Duración de concesión*	*Subvenciones*
Mérida a Progreso	1874	José Rendón Peniche Socios: José Font Francisco Zavala Felipe Ibarra Nicanor Rendón	99 años	$6 000.00 por año (hasta cumplir 10)
Mérida a Peto	1878	Gobierno de Yucatán Rodulfo Mediana	99 años	$6 000.00 por Km terminado y $1 000.00 por Km construido
Ramal Acenceh a Sotuta	1883	Braulio A. Méndez Francisco de P. Rosado	99 años	
Mérida a Calkiní (Mérida a Campeche)	1880	Gobierno de Yucatán	99 años	$5 000.00
Ramal Hunucmá-Muna	1888	"Cía. Peninsular de Ferrocarriles"		$6 000.00 por año $1 000.00 por Km terminado
Mérida a Valladolid	1880	Francisco Cantón	99 años	
Ramal Conkal a Progreso	1881	Francisco Cantón		
Ramal-Dzitas Espita-Tizimin	1893	Francisco Cantón		
Mérida a Izamal	1883	Braulio A. Méndez Francisco de P. Rosado	99 años	
Mérida a Muna a Ticul	1884	José Rendón P.	99 años	$1,500.00 por Km terminado $6 000.00 por Km

LOS FERROCARRILES DE YUCATÁN (1874-1913)

ntillón	Inicio de obras	Traspasos	Año	Año de inauguración	Duración de obras	Total de kilómetros construidos
35 m	1875	Olegario Molina Alonso de Regil Joaquín Ancona Pablo González "Millet Hübbe" "Regil y Vales"	1887	1881	6 años	36
		N. Escalante	1902			
14 m	1878	Rodulfo Cantón Olegario Cantón	1880	1900	12 años	
14 m	1888	J. Rendón Peniche	1884			
		Sociedad dueña del F.C. Mérida a Progreso	1887	1912	10 años	212
14 m	1882	Francisco Ogarrio Juan Castellanos	1881	1898	16 años	
		Sixto García Eloy Haro	1889			
14 m				1893	5 años	200*
14 m	1882	Escalante e Hijo Carlos Peón José Palomeque Pedro Peón Contreras				
14 m	1881			1886	5 años	
14 m	1902			1913	14 años	268
5 m	1886	José Rendón Peniche	1884	1890	4 años	67
		Sociedad dueña del F.C. Mérida a Progreso	1887	1890	4 años	
14 m		"Ferrocarril Peninsular"	1900	1904	14 años	80

ilometraje que considera la línea completa. Aproximadamente la mitad del total corresponde al tramo Mérida-Kalkiní (90 Km más 20 del ramal).

NTE: Gabriel Ferrer de Mendiolea, "Historia de las Comunicaciones" en *Enciclopedia yucatanense*. México, Edición Oficial del gobierno de Yucatán, 1947, Tomo III, pp. 540-560;
Miguel Vidal Rivero, *Los Ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*. Mérida, Yucatán, Edición del autor, 1975, pp. 5-24, 37-66;
Calderón Calderón R., "Los Ferrocarriles" en D. Cosío Villegas, *Historia moderna de México*. México, Edit. Hermes, 1974, pp. 485, 499, 528-530, 533, 556, 600.

Que la mencionada vía no se dirige hacia ningún centro de riqueza o de grande movimiento mercantil (sic) *que pudiera ofrecer ventaja a su explotación, sino por el contrario, es precisamente esa vía la que va a provocar el desarrollo de la riqueza en los lugares de su trayecto, y a impulsar ese grande movimiento* (sic) *sin el cual el ferrocarril no podría jamás costear sus gastos...*[5]

Entre los productos que sirvieron de atractivo para que el ferrocarril se extendiera por las distintas regiones de Yucatán se contaba al henequén, fibra que desde la séptima década del siglo XIX tenía gran demanda en los mercados internacionales. Precisamente con miras a exportar con facilidad dicho producto, los primeros concesionarios encaminaron sus planes de construcción hacia el mar.

La decisión de introducir vías férreas a Yucatán y los beneficios económicos que recibieron los productores, los comerciantes y los propios concesionarios, obedeció a un fenómeno nacional e internacional de suma complejidad.

Baste señalar aquí que, como lo muestra el mapa 3, las líneas construidas siguieron, aproximadamente, a los cuatro puntos cardinales; cada una de éstas tenía cierta característica de producción agrícola y pecuaria. Veamos:

Zona Noroeste (Mérida, Progreso, Hunucmá, Maxcanú, Acenceh): Principal productora de henequén. En 1883 generó el más alto porcentaje de la fibra en el estado (65.8 por ciento) del total. En 1885, la región de Progreso, además, cultivó cantidades considerables de tabaco. Mérida, la capital, era el centro neurálgico de la entidad, no sólo por su producción sino también porque en ella se ubicaban las principales casas comerciales encargadas de comprar los productos agrícolas en estado natural y semi-industrializados, para su posterior distribución al interior y exterior de la península.

Zona Centro (Tixkocab, Motul, Izamal, Temax, Sotuta): Productora de henequén (en 1883 arrojó el 26 por ciento del total); productora importante, también, de ganado bovino hasta mediados de 1880, ya que después sus pastos fueron transformados en plantíos de henequén.

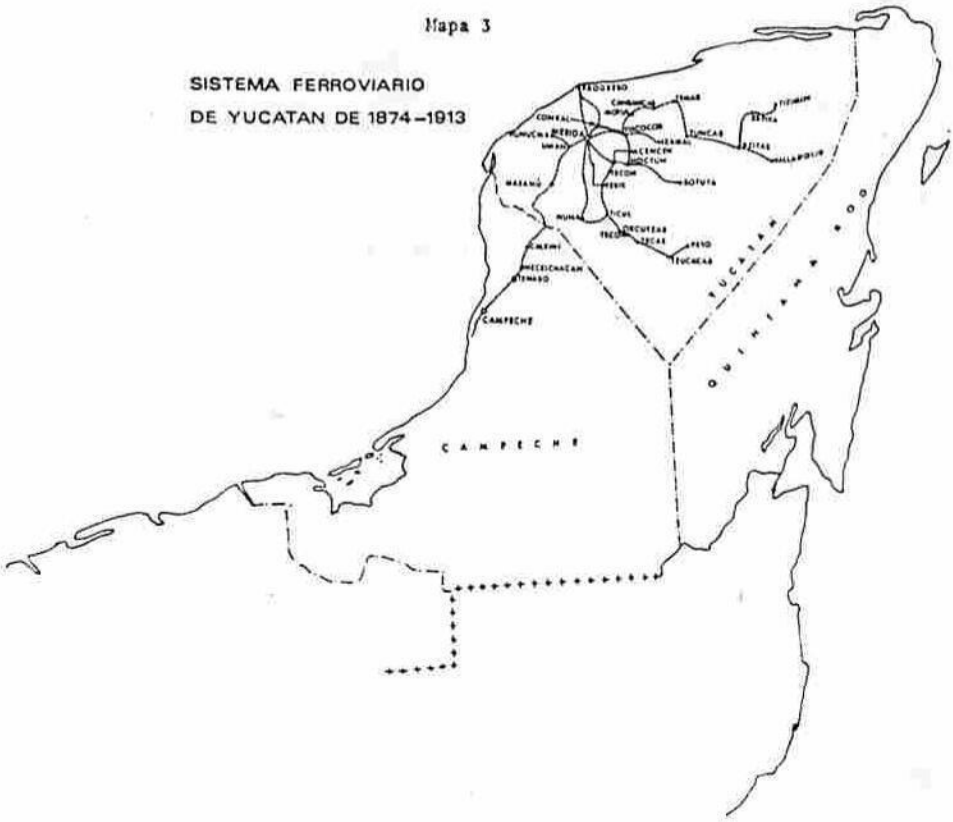
Zona Sur (Ticul, Tekax, Peto): Inicialmente, productora importante de caña de azúcar y de azúcar refinada. A partir de finales de los años ochenta, pasó a ser productora a gran escala de henequén; aunque también producía tabaco. Esta zona ejemplifica los cambios suscitados por la introducción del ferrocarril, pues sólo tras el arribo de éste, llegó a considerarse como región susceptible de producir la fibra.

Zona Oriental (Espita, Valladolid, Tizimín): Productora de caña de azúcar y de azúcar refinada, pero principalmente del tubérculo denominado yuca, útil para la elaboración de almidón y con buena demanda en el extranjero. Asimismo con existencia de maderas finas.

[5] *La razón del pueblo*, 14 de enero de 1880, núm. 6, p. 1.

Mapa 3

SISTEMA FERROVIARIO
DE YUCATAN DE 1874–1913



El tendido de las vías respondió, algunas veces, a la necesidad de extraer de una región determinada cierto artículo de mercado muy definido; tal y como ocurrió con el henequén. Si una región lo producía anteriormente en cantidades considerables, tras la llegada del ferrocarril se aumentaba intensivamente la producción y se incrementaba también el número o la extensión de las haciendas. Tenemos, por ejemplo, la zona que cruzan los ferrocarriles Mérida-Progreso y Mérida-Calkiní. A lo largo de los 22 kilómetros que recorre aproximadamente la primera de dichas líneas, había cerca de ocho importantes haciendas que crecieron muy rápidamente.[6]

Otras veces, una región de probada fertilidad era aprovechada en la explotación de uno o varios productos nuevos, según los requerimientos de los mercados; aunque tradicionalmente sus cultivos fueran otros. Un caso muy ilustrativo, en el que se presentó un cambio de este tipo, fue el de la región

[6] General Carlos Pacheco, "Informe". *Memoria presentada al Congreso de la Unión, por el secretario del Estado y del despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio (corresponde a los años transcurridos en enero de 1883 a junio de 1885).* México, oficina tipográfica de la Secretaría de Fomento, 1887, Tomo II (en adelante: *MSFCI*)., documento 197, p. 1107;

sur de Yucatán; que, del cultivo de la caña de azúcar, del café, del tabaco, del cacao y de la vainilla en escala regular, muy pronto se convirtió en productora casi exclusiva de henequén y de maderas finas. Allí, la vía del ferrocarril de Mérida a Peto, en su tramo comprendido del kilómetro 41 al 73, tocaba en 1883, cerca de 8 haciendas.[7] Hacia 1909, cuando la línea había sido concluida (incluyendo el ramal a Sotuta), tocaba ya no menos de veinte haciendas productoras.[8]

Así tenemos que al fomentarse en gran escala la producción y comercialización del henequén (debido a la gran demanda internacional) se fueron desarrollando, en las distintas regiones de Yucatán, variadas actividades, orientadas a producir bienes de consumo agrícola y pecuario para el abasto local. Paralelamente, fueron apareciendo buen número de comercios; pero, debido a la lentitud con la que se incrementaba la producción y el comercio de estos bienes primarios, sucedió que sólo unas cuantas regiones (no especializadas en la producción exportadora) generaron alimentos, percales y enseres para la mayoría de la población local y para la de otras regiones del estado. Como es bien conocido, Mérida era —y sigue siendo— el principal centro comercial de Yucatán y, por tanto, el principal distribuidor de mercancías. Le seguían Motul, Izamal y Valladolid. La capital del estado era, además, el centro en el que concurría la producción que se enviaba al exterior. Asimismo, era también el lugar al que llegaban las mercancías extranjeras; insumos, tecnología, enseres y ornatos para la burguesía, que se distribuían a lo largo y a lo ancho de la península. Precisamente los ferrocarriles fueron los responsables de acercar los distintos puntos productores y comerciales de las distintas regiones entre sí y de favorecer siempre a la producción y al comercio en gran escala.

El impacto comercial de los ferrocarriles fue reconocido en los propios informes de las compañías ferroviarias, que con frecuencia expresaban argumentos como el siguiente:

> *El incremento que el movimiento mercantil ha tomado en Yucatán en estos últimos años se debe principalmente a la comunidad y ventaja de los transportes por medio de los tramos construidos y en explotación a sus diversos ferrocarriles* [...] *y no sólo los hacendados* [...] *sino hasta las clases pobres y desvalidas, que de una manera directa y estable ven protegidos sus pequeños comercios e industrias, que cada día van en aumento por el movimiento diario...*[9]

Si revisamos las estadísticas de la carga transportada por los ferrocarriles en sus distintas líneas, podemos comprobar que, durante la década de 1881

[7] General Carlos Pacheco, "Informe" en *Ibidem.*, documento 77, pp. 649-651;.

[8] "Testimonio de Escritura de Compraventa del Ferrocarril de Mérida a Peto con Ramal a Sotuta". *Archivo Histórico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes* (en adelante: *AHSCT*), 1909, pp. 33-34 (legajo 23/132-1).

[9] *AHSCT*, 1886-1893, p. 14 (23/261-1); *AHSCT*, 1896, p. 1 (23/157-1).

a 1890, las toneladas trasladadas aumentaron significativamente, entre el primero y el último de los años señalados. Veamos, en el ferrocarril de Mérida a Progreso se transportaron en 1882, 41 937 297 kg y en 1890, 53 949 818 kg. En el de Mérida a Peto, 5 654 150 kg en 1882 y 30 024 477 kg en 1890. En el de Mérida a Valladolid, 4 248 788 kg en 1884 (no hay datos de años anteriores) y en 1890, 5 078 162 kg. En el de Mérida a Campeche, 462 169 000 kg en 1883 y 12 534 035 en 1899.[10]

Ahora bien, el que continuamente se expresara, en los informes rendidos por las compañías al gobierno federal, que los ferrocarriles servían por igual a pequeños y grandes productores y comerciantes para que éstos trasladaran sus productos, resulta un tanto dudoso. En efecto, los vagones estaban repletos de los fletes de grandes terratenientes y comerciantes: De los artículos de tráfico en el ferrocarril Mérida-Progreso, en abril de 1896, el henequén ocupó el 65 por ciento, la maquinaria el 10 por ciento, los lienzos finos y los abarrotes el 20 por ciento.[11] Obviamente estas cargas no pertenecían "a gentes desvalidas".

Otro dato importante, que constata que el transporte ferrocarrilero favoreció, sobre todo, a las cargas de los grandes productores y comerciantes, es el de la política sobre tarifas formulada por las distintas compañías. En las tarifas siempre se fijaron precios menores a los productos de exportación que se transportaban en grandes proporciones. Cuando los productores empleaban todo un vagón de ferrocarril, las tarifas eran en un 25 por ciento inferiores a las normales. Este ahorro, como es de esperarse, sólo lo obtenían los grandes hacendados y comerciantes. Esto no tiene nada de sorprendente si tomamos en cuenta criterios económicos y el hecho de que las compañías ferrocarrileras, como apuntamos anteriormente, hasta antes de su incautación por el gobierno del general Salvador Alvarado, en 1915, siempre estuvieron controladas por los grupos económicos vinculados a las unidades de producción agrícola, industrial y al comercio. Además, el bajo costo de los fletes para los productos de exportación siempre contó con la aprobación de los gobiernos local y federal. Ésta era una de las tantas formas por medio de las cuales se estimulaba a los exportadores, tanto en Yucatán como en el resto del país.

b) Beneficios obtenidos con las vías de acero por parte de las haciendas

Tras del arribo del ferrocarril a las distintas regiones agrícolas de Yucatán, las unidades productivas fueron ampliamente beneficiadas: primero, por la movilización de sus productos en forma económica y rápida; segundo, por la posibilidad de obtener todos aquellos insumos útiles para su producción, en particular, la tecnología requerida en la transformación de sus productos.

[10] *Álbum de los ferrocarriles, correspondiente al año de 1890*. México, Oficina Impresora de Estampillas 1892, pp. 38, 57, 106, 112.
[11] *AHSCT*, 1896, p. 1 (23/157-1).

En el caso de las haciendas henequeneras, éstas pudieron ser abastecidas de la maquinaria necesaria para desfibrar, raspar, embalar, etcétera, el propio henequén. En el caso de las haciendas cañeras, éstas lograron obtener maquinaria para sus ingenios y sus fábricas destiladoras. En fin, las haciendas, en su conjunto, podían conseguir con facilidad, a partir de la novena década del siglo XIX, artículos que empleaban para aumentar su productividad, especialmente en el proceso de transformación: prensas, bombas, molinos, calderas; combustible para la maquinaria, leña y carbón; materiales de construcción, armazones de acero, madera, piedra y otros.

Una vez que las líneas principales y sus ramales estuvieron concluidos hacia el año de 1900, los grandes hacendados continuaron estudiando la forma de obtener los más altos beneficios de su utilización. De esta suerte, emprendieron la instalación de pequeños ramales y escapes de vía hacia los lugares más próximos a los edificios y almacenes de sus fincas. Fue común, así, que después de 1900, los hacendados solicitaran a las empresas ferroviarias la construcción de vías llamadas de "escape". Éstas partían de la vía principal y se introducían en los fundos. También buscaron el establecimiento de estaciones llamadas de "bandera".

Los contratos celebrados entre los grandes hacendados y las compañías ferrocarrileras para instalar vías de escape y estaciones de bandera produjeron a los primeros altos beneficios económicos, pues una vía de escape, usada exclusivamente por una hacienda, podía contar con la seguridad del transporte continuo de su carga. Las estaciones de bandera les aportaron ventajas varias, desde económicas hasta políticas. En efecto, éstas permitieron a los hacendados contratantes acaparar las mercancías de los pequeños hacendados y rancheros, quienes habiendo llevado sus productos a las estaciones se convencían de que, debido a sus pequeñas cantidades, no obtendrían los precios de transporte esperado y se verían entonces impedidos a vender en el mismo lugar. El hacendado contratante, en cambio, sí obtenía tarifas mínimas y rápidamente se convertía en agente comercial y en monopolizador regional.

De la gran cantidad de peticiones hechas por hacendados a las empresas ferrocarrileras para establecer estaciones de bandera, damos a conocer las siguientes, que nos parecen las más significativas:

El ingeniero Vicente Solís, propietario de las fincas henequeneras Choyob, Yaxha, Chacsinixché y Caxcuy, ubicadas en Muna, Partido de Ticul (Zona Sur), al formar su petición dirigida a la SCOP manifestaba que las tierras de las dos primeras fincas al ser atravesadas por la línea de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán,

> *...que va de Mérida a Ticul...,* [*debe establecer*] *una estación de bandera en mi finca Yaxhá a fin de que esta finca y las circundantes puedan ser fomentadas ampliamente aprovechando así los beneficios del ferrocarril. Efectivamente las estaciones de Muna y Yunkú, que son las más próximas, se encuentran sin embargo a gran distancia de manera*

que los transportes se hacen con extraordinaria lentitud y cuantiosos gastos, dificultando considerablemente la explotación y paralizando el desarrollo y progreso de las negociaciones agrícolas del centro...[12]

Una señora de nombre Concepción Buendía viuda de Peraza, dueña de la finca San Luis, ubicada a 6 km de la Villa de Tdzitas, lugar del que parte el ramal de Espita de los Ferrocarriles Unidos, al solicitar que se estableciera una estación, explicaba:

Que la finca de San Luis es una de las principales de su Municipio, siendo productora de henequén, maíz y ganado. Que el único camino que de Tdzitas conduce a la finca se haya en muy mal estado y en época de lluvias es casi intransitable, lo que impide el acceso a los tratantes, en perjuicio del comercio de la finca...[13]

En cuanto a la importancia económica de las estaciones y las haciendas en donde éstas se ubicaban, se manifestaba:

...la Empresa debía establecer una estación de bandera en el kilómetro número 64 en la sección de Mascanú a Halacho del Ferrocarril Mérida a Campeche. La estación se denominaría 'granada' tomando su nombre de una finca en que quedará situada y a la cual concurrirán los productos de otras fincas inmediatas, cuya salida es muy conveniente facilitar...[14]

Para lograr una respuesta favorable a sus peticiones, es decir, para que las empresas ferroviarias aceptaran construir las vías de escape y la estación de bandera, los hacendados debían llevar buenas relaciones de amistad con los miembros de los grupos directivos de la compañía; o bien, formar parte de estos mismos. Hubo casos, muy resonados por cierto, en los que hacendados con poca o nula influencia no lograron arreglárselas para conseguir sus propósitos. También se presentaron casos en los que, pese a que los propietarios tenían una buena relación con las compañías ferrocarrileras, sus solicitudes les fueron negadas en un comienzo; por no contar con todo el apoyo de los cuerpos directivos de éstas. Tal fue el caso del trámite emprendido por Francisco Cantón,[15] propietario de las fincas "San Enrique" y "San Antonio

[12] *AHSCT*, 1908-1909, p. 1 (23/437-1).
[13] *AHSCT*. 1908-1909, p. 4 (23/404-1).
[14] *AHSCT*, 1898, p. 1 (23/200-1).
[15] General Francisco Cantón Rosado (1833-1917). Luchó en las filas que apoyaron al Imperio de Maximiliano. Como militar, combatió a los regímenes liberales del centro del país, hasta el triunfo de la revolución tuxtepecana. Ocupó el puesto de gobernador del estado de Yucatán en dos ocasiones; la primera en 1868 y la segunda en 1898. A partir del último año emprendió la campaña de exterminio de indios mayas, coordinadamente con tropas federales; campaña que concluyó en 1901. Respecto a las actividades empresariales de Cantón, tenemos que, hacia 1880, consiguió la concesión federal del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, la cual explotó hasta 1902. También construyó muelles en Progreso, formando una sociedad con el norte-

Xocmeceh". Éstas se encontraban ubicadas por donde atraviesa el ferrocarril de Mérida a Peto, en su kilómetro 77. Y aunque dicho trámite duró cerca de 2 años, al final Cantón logró obtener su permiso para establecer una estación de bandera; seguramente por sus influencias y por las presiones que ejerció en la capital de la República ante las autoridades federales.[16]

Los contratos celebrados entre los hacendados y las compañías constructoras se formulaban, casi siempre, ante notario público. Éstos, además, debían contar con la aprobación previa del Gobierno Federal. En dichos contratos se estipulaban claramente las obligaciones de las partes en trato. Por ejemplo, a cambio del compromiso de las empresas de instalar vías de escape en lugares convenientes para las fincas y de los permisos correspondientes para extenderlas hacia cualquier punto de sus terrenos, los hacendados se comprometían a conservar en buen estado las vías y, en los casos de existir estaciones de bandera, a pagar a sus empleados. También a respetar los horarios establecidos, a proporcionar agua y leña para las máquinas, materiales de construcción y todo lo indispensable.[17]

Por otro lado, las vías de tránsito interno se extendían a lo largo y ancho de las haciendas henequeneras. Fue a partir de los años ochenta, en que se generalizó el uso de vías Decauville; es decir, de carriles hechos de rieles de acero paralelos, con una separación de 50 a 60 centímetros entre sí y fijados sobre travesaños también de acero, en tramo de determinado tamaño.

> *Sobre esos rieles corrían las plataformas de tracción animal para el transporte de las hojas de henequén de los planteles al tren de raspa y para el transporte de la fibra en pacas, desde la bodega de la hacienda hasta las estaciones de ferrocarril o hasta los escapes o paraderos que se ponían cerca de las fincas, sobre la ruta del ferrocarril.*[18]

Hacia el año de 1902, todas las grandes fincas henequeneras, dedicadas a la exportación, contaban con su ferrocarril Decauville para el transporte de pencas, según relata en *El Imparcial* Rodulfo Cantón en una entrevista del 29 y 30 de octubre de 1902.

Los tranvías de tracción animal fueron otro tipo de transporte movido sobre vías, que contribuyó de modo importante en la economía de las haciendas y que facilitó el traslado de los productos. Dichos vehículos, conocidos como "vecinales" o "rurales", se encargaban de unir los distintos pueblos y haciendas de Yucatán con la red ferroviaria. Eran, a su vez, alimentadores de

americano ames Ward. Véase: *Diccionario Porrúa. Historia, biografía y geografía de México.* México Ed. Porrúa. 1971, p. 256.

[16] El relato detallado sobre las solicitudes, así como las argumentaciones en favor y en contra de las instalaciones, puede verse en: *AHSCT,* 1911-1912, pp. 1-7 (23/201-1).

[17] Para conocer los contratos celebrados, puede revisarse una relación muy completa referida en un informe emitido por el Ferrocarril Mérida a Peto con Ramal a Sotuta; comprende los años de 1894 a 1908, en: *AHSCT,* 1908-1909, pp. 136-137 (23/132--). Para conocer otros contratos tipo, consúltense: *AHSCT,* 1908-1912, p. 3 (23/431-1); *AHSCT,* 1913-1914, p. 10 (23/253-1); *AHSCT,* 1918, p. 2 (23/359-1).

[18] Víctor Suárez Molina, *La evolución económica de Yucatán a través del siglo* XIX. México, Ediciones de la Universidad de Yucatán, 1977, Tomo I, pp. 148, 149.

productos agrícolas al ferrocarril y, al igual que los trenes Decauville, servían fundamentalmente para transportar el henequén desde las plantas de desfibración hasta las estaciones o el escape de los ferrocarriles.[19]

A partir de los primeros años del siglo XX, los tranvías fueron usados con bastante frecuencia por los hacendados; dado que eran un medio de transporte que podía conectarse fácilmente con las líneas del ferrocarril principal, así como con las vías Decauville. Todavía en 1917, se daban noticias de la gran utilidad que éstas tenían. Podemos percatarnos del empleo generalizado de los tranvías en las haciendas henequeneras, si revisamos las numerosas peticiones hechas por escrito a las compañías ferrocarrileras y a las autoridades federales, para cruzar las vías principales con las vías de tranvías; pues era menester colocar una plancha de cruce y por tanto contar con la aprobación respectiva.[20]

c) Comunicación del Ferrocarril con el Puerto

De 1890 en adelante, se presenta un acentuado interés por parte de propietarios y concesionarios ferrocarrileros por desarrollar distintos negocios en el puerto de Progreso. Éste constituyó —y sigue constituyendo— el principal punto de salida y de entrada de mercancías en Yucatán; ocupando un papel importante como centro, desde donde se enviaba el henequén al extranjero. Por tales motivos, el sistema vial se conectó con Progreso; aunque para ello se hubo de superar el problema del tamaño del escantillón del ferrocarril de Mérida a Progreso, que era de vía ancha, en tanto que la mayoría de los trenes del Estado sólo servían para circular por vías de escantillón angosto. Por tanto, se veían obligados a transbordar los fletes y el pasaje en Mérida. El asunto quedó arreglado con el ramal de vía angosta tendido por el ferrocarril de Mérida a Valladolid, entre Conkal y Progreso; constituyéndose así en una segunda línea de Mérida a Progreso.

Por los mismos años de 1890, se fomentaron las casas comerciales de fletes con el extranjero, se construyeron muelles y almacenes, y se crearon compañías de transporte marítimo.

Una de las casas comerciales de mayor movimiento en Progreso era la *Agencia Comercial, S. A.,* tenida en sociedad por Manuel Dondé Cámara y Eusebio Escalante; éste último era propietario del ferrocarril de Mérida a Valladolid. Otra casa era la *O. Molina y Cía. Sucrs,* exportadora de henequén; de la cual era propietario Olegario Molina, quien a su vez era dueño del ferrocarril de Mérida a Progreso. También estaba otra casa, propiedad de Eloy Haro; quien era uno de los propietarios del ferrocarril de Mérida a Conkal.

En cuanto a los empresarios ferrocarrileros que construyeron importantes muelles y almacenes, y que fungían como dueños de compañía naviera, o bien,

[19] *Ibid.,* p. 188.

[20] Sobre las solicitudes hechas por hacendados para cruzar con vías de tranvía las de los ferrocarriles de líneas principales, véase: *AHSCT,* 1902-1904, s/p (23/366-1); *AHSCT,* 1917-1918, p. 1 (23/386-1).

que eran agentes de compañías marítimas extranjeras, encontramos a: Francisco Cantón, primer propietario del ferrocarril a Valladolid con ramal a Progreso, quien construyó un muelle en sociedad con el norteamericano James E. Ward, principal accionista de la *New York & Cuba Maill Steamship Company;* Eusebio Escalante, quien contaba con sus propios vapores y quien en 1906 era agente de la *New York & Cuba Maill Steamship Company*, la cual realizaba los principales movimientos en Progreso; Rodolfo G. Cantón, copropietario del ferrocarril de Mérida a Peto, y miembro de la junta directiva del ferrocarril Mérida-Conkal, junto con los señores Manuel Romero Ancona, director general, también del ferrocarril Mérida a Conkal, Olegario Molina y Avelino Montes, quienes eran socios en la *Cía del Ferrocarril Muelle y Almacenes de Comercio, S. A.*, encargada esta última de exportar henequén a Norteamérica en buques propios y en conexión con buques extranjeros.[21]

4. *Algunos efectos sociales provocados por los ferrocarriles*

a) Despojos y expropiaciones de tierras

El principal y más inmediato efecto causado por los ferrocarriles consistió en la concentración de la propiedad territorial. Con el arribo del ferrocarril a aquellas regiones de interés productivo, que hasta entonces se hallaban deficientemente comunicadas, el valor de la tierra ascendió considerablemente; lo cual provocó que los grandes hacendados llevaran a cabo usurpaciones y despojos de tierras pertenecientes a pueblos indígenas, a ranchos y a haciendas, carentes de poder político o de peso económico. Las regiones que a partir de 1880 se dedicaron al cultivo del henequén, hacia las que se dirigieron las principales vías, fueron las que registraron el mayor número de haciendas acaparadas por una persona o familia; pues no hay que olvidar que los plantíos de ágave eran de carácter extensivo.

Cuando un hacendado con poder político se enteraba que una concesión para tender y explotar una línea férrea era otorgada, indagaba los puntos principales de su recorrido, la ubicación tentativa de sus estaciones, las calidades de los suelos de la región, etcétera; para emprender luego la localización de las tierras que le interesaban y comprárselas a sus propietarios a muy bajos precios, o, en su caso, para denunciarlas como terrenos baldíos, recurriendo para todo esto al apoyo político. El proceso de usurpaciones ocurrió con las características descritas con gran frecuencia en la década 1890-1900; durante el tendido de las vías de Mérida a Peto y de Mérida a Campeche.[22]

Los hacendados podían extender sus propiedades fácilmente, ya que, al

[21] Sobre existencia de compañías navieras transportistas de socios yucatecos y extranjeros, véase: V. Suárez Molina, "Comunicaciones Marítimas" en: *op. cit.*, Tomo II, pp. 192-208.

[22] Moisés González Navarro, *Raza y tierra: La guerra de castas y el henequén*, México, El Colegio de México, 1970, p. 162.

ser a la vez concesionarios, dueños, o bien, integrantes de las juntas directivas de las empresas ferrocarrileras, les eran dados a conocer los resultados de los estudios tipográficos y agronómicos de las tierras que cruzarían las vías. Estos estudios eran realizados por técnicos y bajo encargo de las mismas compañías, para incluirse en las solicitudes de concesiones entregadas al gobierno federal.

Para que un hacendado, que a la vez era concesionario o copropietario de una empresa ferrocarrilera, aumentara la extensión de sus tierras o la riqueza de las mismas, no tenía más que hacer valer los derechos que le concedían las propias leyes sobre concesiones y explotación ferrocarrilera. Recordemos que los contratos celebrados entre los concesionarios y el gobierno federal siempre incluyeron el derecho de las empresas a expropiar por causa de utilidad pública; de acuerdo con el título sobre "Auxilios administrados por la Nación". En efecto, tan sólo uno de los muchos contratos que revisamos, referente al ramal a Sotuta del Ferrocarril Mérida a Peto, se lee en su artículo 16:

> *Previa la debida indemnización, la Empresa podrá disponer de los terrenos y materiales de construcción de propiedad particular que sean necesarios para el establecimiento y reparación de la vía férrea y sus dependencias, estaciones y demás accesorios...*[23]

Como puede advertirse en la cita anterior, las expropiaciones no sólo comprendían terrenos, sino todos aquellos materiales que en él se encontraran, tales como: árboles, magueyes u otros "obstáculos".

Así, las empresas también obtuvieron beneficios al hallar productos minerales en los terrenos. En el mismo contrato antes señalado leemos en su artículo 17:

> *Los criaderos metálicos, así como los de carbón de piedra y sal, los mármoles y demás depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieron en la línea del camino, serán de la propiedad de la Empresa, sin perjuicio de tercero, con tal de que los denuncie y trabaje sujetándose en todo a las leyes de minería.*[24]

Si bien es cierto que dichas leyes pretendían restringir el goce a que tenía derecho una empresa ferrocarrilera en materia expropiatoria (las afecciones debían realizarse sin perjuicio a terceras personas y, en caso dado, previa indemnización), éstas no especificaban el lapso para pagar las indemnizaciones en caso de expropiación, por lo que éstas podían prometerse pero no cumplirse, o cumplirse en proporción mínima y diferida.

Los pleitos que se suscitaron entre los hacendados y las compañías ferrocarrileras fueron constantes, cuando las segundas intentaban expropiar y no había acuerdo en los montos de dinero por pagar, o, incluso, sobre la proce-

[23] General Carlos Pacheco, "Contrato celebrado entre el C. General Carlos Pacheco, Secretario de Estado y del Departamento de Fomento, en representación del Ejecutivo de la Unión y los C. C. Braulio A. Méndez y Francisco de P. Rosado, para la construcción y explotación de una vía férrea" en: *MSFCI*, Documento Núm. 8, p. 395.

[24] *Ibidem.*

dencia de las expropiaciones. Si las partes implicadas no llegaban a un pronto acuerdo, la ley establecía que cada una de ellas nombrara a un perito valuador para emitir sus fallos; pero si además, con todo ello, no se lograba un acuerdo definitivo, los casos deberían someterse a los jueces de distrito.

Con frecuencia, cuando los pleitos entre hacendados y concesionarios no eran resueltos con prontitud por el Estado, debido a la incapacidad de los tribunales locales, los quejosos se veían obligados a recurrir a las autoridades del gobierno federal. Los concesionarios eran quienes preferían, en primera instancia, esta última opción, puesto que la legislación contractual contaba precisamente con el respaldo federal. Además la falta de arreglos satisfactorios entre las partes involucradas, provocaba que las obras de tendido de vías se suspendiera. Este tipo de conflictos persistieron en Yucatán en los distintos años que comprende este trabajo, pero, principalmente, en los años de construcción de las vías férreas. Por ejemplo, en un oficio enviado al ministro de Fomento por José Rendón Peniche, concesionario del ferrocarril Mérida a Progreso, se manifestaba que, suspendidos los trabajos de construcción:

...la Empresa se propone continuarlos próximamente, partiendo de la estación provisional que existe en la plazuela de la hacienda de Santa María de la propiedad de D. Antonio Bolio. Desde este punto hasta Progreso todos los terrenos en que debe pasar la vía férrea son de propiedad particular, y como los propietarios se oponen a la extracción de materiales que se necesitan para la construcción y conservación del camino, la Empresa se vé obligada a recurrir al derecho que se le acuerdan las leyes de la concesión que disfruta del Spmo. Gbo. nacional. Es tanto mayor esta necesidad, cuanto que el trayecto que va de la hacienda de 'Santa María' a Progreso, es indispensable construir una estación, almacenes, depósitos de agua y otras obras accesorias indispensables del camino y sus dependencias [...] *Estos terrenos pertenecen a D. Antonio Bolio y a Dn. Alonso de Regil, y estando la empresa dispuesta a pagar la indemnización* [...] *en uso de la autorización que le concede dicha ley, se sirva decretar la expropiación...*[25]

Es fácil comprender que entre las empresas ferrocarrileras y los hacendados se presentaba el mayor número de disputas legales: las más enconadas y difíciles de resolver. Esto no era así entre las primeras y los rancheros o los indígenas, pues, en primer lugar, éstos no podían sostener juicios de larga duración y, en segundo lugar, no contaban con influencias para obtener fallos favorables, así que preferían el poco dinero que se les ofrecía en las indemnizaciones. El director general de la empresa del Ferrocarril Mérida a Calkiní, en oficio girado al Secretario de Fomento en junio de 1882, expresaba:

...una de las rémoras más grandes que impiden la actividad de sus trabajos es la tenaz oposición o exageradas pretensiones que les presentan los propietarios de los terrenos por donde la vía férrea debe atravesar, según el plano ya aprobado por esa Secretaría. La Empresa no omite ni ha

[25] *AHSCT*, 1877, pp. 1-2 (23/68-1).

omitido cuantos medios dicta la prudencia para hacer cesar estos inconvenientes, los cuales, dicho sea de paso, no ha encontrado entre dueños o pequeños propietarios, con los cuales se ha arreglado a plena satisfacción con ellos; no así con propietarios de valiosas fincas. . .[26]

b) Desplazamiento de la fuerza de trabajo

A partir de los años noventa, toda vez que las distintas líneas de los ferrocarriles de Yucatán eran concluidas y dado el auge económico de las exportaciones, pudo desarrollarse un mercado interno de fuerza de trabajo. Las vías permitieron a los trabajadores movilizarse hacia las zonas urbanas y rurales en las que se ampliaban las plantaciones, se abrían nuevas industrias y comercios y los talleres manufactureros se multiplicaban.

Uno de los acicates para la ampliación relativa del mercado de fuerza de trabajo en el campo consistió en el crecimiento de las actividades agrícolas y agro-industriales del cultivo y explotación del henequén, la caña de azúcar y otros productos. Labores en las que la hacienda tuvo que emplear a trabajadores de pueblos vecinos; ya fuera en forma permanente o eventual. Los trabajadores eventuales eran los que tenían mayor necesidad de desplazarse de un lugar a otro. En ocasiones, se encontraban reunidos en cuadrillas comandadas por un capataz. Entre ellos, había quienes sólo se dedicaban a realizar determinadas faenas; por lo que iban de región en región siguiendo las variaciones estacionales de los ciclos agrícolas.

Por lo que respecta a las ciudades, que experimentaron un crecimiento y un auge mercantil, la afluencia de trabajadores aportó un importantísimo recurso que facilitó la instalación de fábricas textiles, tabacaleras, cerilleras, refresqueras, jaboneras y chocolateras; así como de materiales para la construcción. De la misma manera, aparecieron talleres de carpintería, herrería y otros.

El mismo tendido de vías férreas, la apertura de sus talleres de mantenimiento y las necesidades de su organización administrativa ocasionaron frecuentes desplazamientos de trabajadores de una región a otra por medio de los trenes.

Carecemos de datos precisos sobre la combinación del trabajo campesino con el industrial y el artesano, para esclarecer si el movimiento de los trabajadores de un sector a otro era constante. Pero todo indica que los jornaleros temporalmente desempleados por las haciendas, debido a los ciclos productivos, al igual que los trabajadores fugitivos de las mismas, se dirigían a las ciudades en las que encontraban empleo y refugio.

En fin, al unir los ferrocarriles a las distintas regiones del estado, comunicando a ciudades y pueblos distantes entre sí, los trabajadores asalariados tuvieron oportunidad de viajar en un medio de transporte seguro, rápido y relativamente barato —en comparación con el costo social de los vehículos utilizado hasta entonces— y de desplazarse hacia los centros de trabajo que mayor demanda de brazos tenían. Si revisamos las estadísticas sobre pasajeros transportados en los ferrocarriles yucatecos, durante los años de 1881 a 1890, podemos apreciar un ascenso considerable a partir del último de estos años. Desgraciadamente las cifras no distinguen el tipo de pasajeros; aún así las

[26] *AHSCT*, 1882, p. 1 (23/170-1).

referimos, porque ilustran nuestro argumento. Veámos: En el ferrocarril de Mérida a Progreso hubo 56 085 pasajeros en 1881 y 162 701 pasajeros en 1890; en el de Mérida a Peto, 22 852 en 1881 y 126 978 en 1890; en el de Mérida a Valladolid, 18 123 en 1881 y 295 034 en 1890, y finalmente en el de Mérida a Campeche, 22 944 en 1881 y 75 496 en 1890.[27] Por otro lado, tenemos que las tarifas de estos ferrocarriles eran, en el año de 1890, de $ 0.02 por km en primera clase; $ 0.01 1/3 por km en segunda clase, y $ 0.002 1/3 por km en tercera clase.[28]

Con todo, no hay que olvidar que una buena parte de la población rural de la península estaba atada a las fincas y carecía de movilidad geográfica.

5. *Importancia militar de los ferrocarriles*

a) Culminación de la guerra de castas

Aunque el empleo militar de los ferrocarriles en Yucatán, durante el periodo que comprende nuestro trabajo, es secundario con respecto a los beneficios económicos que reportó, no podemos dejar de tratarlos. En principio, los ferrocarriles fueron un medio indirecto para que la clase dominante del estado pudiera llevar a cabo sus planes políticos y militares.

Un interés que estuvo siempre presente en la mente de las autoridades del gobierno local y en la de distintos hombres de negocios fue el de dirigir una línea hacia el sureste de Yucatán, pues, aparte de contar esta zona con amplios atractivos agrícolas, abarcaba toda una región endémica en sublevaciones de los indígenas mayas. Existía el acuerdo para comunicar dicha zona, pero no lo había para invertir el capital necesario en la organización de una compañía que incorporara a tan inhóspito lugar, dado que se temía no poder librar los problemas que ello implicaba.

La compañía que se organizó para efectuar este proyecto fue la del ferrocarril de Mérida a Peto. El primero en organizarla fue el señor Rodulfo Medina, en 1878; sólo que, debido a la falta de fondos y con apenas 4 km de vías construidas, se vio obligado a traspasar la concesión, a los 2 años, a Rodulfo G. Cantón y Olegario Cantón, entusiastas hacendados que poseían por entonces algunas propiedades al sur y al oriente de la región y a quienes, por supuesto, interesaba que terminaran las sublevaciones. Cuando los hermanos Cantón se hicieron cargo de las obras de construcción ferrocarrilera, argumentaron:

> *Que además de las grandes ventajas ya indicadas que a Yucatán reportará con la realización de aquella vía hay otra de más trascental importancia y sobre la cual el Estado entero tiene siempre fijas sus miradas:* la conclusión de la guerra de castas *que hace más de treinta y dos años asuela* (sic) *nuestro territorio, remora de todo progreso* [...], *ha absor-*

[27] *Album de los ferrocarriles...* pp. 38, 57, 106, 112.
[28] *Ibid.*, p. 87.

bido una suma de pesos de las rentas del Estado, destruido la total fortuna de muchos particulares, y reducido a cenizas muchas poblaciones...[29]

En los distintos informes que la compañía del ferrocarril de Mérida a Peto elaboró para ser entregados, primero al Ministerio de Fomento y después a la SCOP, durante los años que comprendieron las obras de su construcción, se puede apreciar con mucha frecuencia el aliciente por incorporar tierras feraces y la esperanza de relegar de éstas a la población indígena. En el informe anual de 1886 de dicha empresa podemos leer que: "...la guerra de castas en Yucatán, terminará sin duda alguna cuando este ferrocarril consiga llegar a su término final..."[30]

En el informe correspondiente a 1887, la compañía, aparte de reiterar su confianza en que la guerra culminaría gracias a los ferrocarriles, afirma que al lograrse la paz y someter definitivamente a los indígenas, aumentaría el número de terrenos baldíos disponibles para ser explotados.[31]

Efectivamente, a medida que los ferrocarriles iban llegando a Peto, punto en el cual culminarían los trabajos, los indios Cruzob se iban alejando hacia la costa suroriental de la península, en donde predominaban espesas selvas. En la inauguración de la estación del ferrocarril en Peto, hacia 1900, además de la asistencia de Francisco Cantón —por entonces gobernador del estado—, estuvo el general Ignacio A. Bravo, enviado del general Porfirio Díaz para combatir en Yucatán a los mayas. Éste estaba dispuesto a exterminar definitivamente a los rebeldes y apoyar la continuidad del tendido de los rieles; pues el proyecto incluía la fundación, en la región, de pueblos en los que se concentraran efectivos militares.

Otra línea ferroviaria que estuvo inscrita en un contexto de relieve militar fue la que corría hacia la zona nor-oriental del estado, la cual tenía como objetivo unir la ciudad de Mérida con Valladolid. Dicha zona formaba parte de la región comprendida por las selvas del extremo este de la península. Durante muchos años los indios mayas se refugiaban en ella, cuando eran perseguidos por el ejército en tiempo de guerra. También iban a dar a ella los peones que lograban escapar de las haciendas ubicadas en todo el estado.

Gracias a la línea que une a Mérida con Peto, así como a la que va de Mérida a Valladolid, la fuerza armada del régimen pudo tener acceso a esta zona inhóspita; en la que estableció colonias con resguardo militar, para impedir así la libre incursión de los rebeldes del lugar.

b) Centralización del poder regional

Por su parte, el gobierno de Yucatán encontró, en las distintas conexiones ferroviarias de la entidad, un medio para mantener bajo control a los jefes políticos que administraban las distintas jurisdicciones del estado, llamados

[29] *La razón del pueblo,* 14 de enero 1880, Núm. 6, p. 2.
[30] *AHSCT.* 1886-1893, p. 4 (23/261-1).
[31] *Ibid.,* pp. 4-6.

partidos. Asimismo, el gobierno federal pudo contar con guarniciones de tropa, que podía fácilmente movilizar en favor o en contra del gobernador y de los jefes políticos del Estado.

De lo anterior se constata la utilidad política y militar de los ferrocarriles para el gobierno local y federal. Al revisar las estadísticas de la carga trasladada en estos años, aparecen siempre en ellas una columna que registra los implementos pertenecientes al ejército: materiales de guerra, armas, bestias de carga, etcétera. Los trenes estaban obligados, pues, a prestar este servicio necesariamente y en forma gratuita.

6. *Situación económica de las empresas ferroviarias: 1880-1901*

a) Inversiones en construcción y explotación de los ferrocarriles

El capital que inicialmente sirvió para financiar la organización de las compañías ferrocarrileras, así como las obras de tendido de vías de acero en Yucatán, fue exclusivamente local. Para emprender dichos trabajos en esos años, sólo se requería la integración de pequeñas compañías, con aportaciones económicas de un individuo, o bien, de un número reducido de ellos.

Pese a que los primeros empresarios y concesionarios estaban vinculados al comercio, a la agricultura o a otros giros empresariales, siempre enfrentaron serios obstáculos para desarrollar sus proyectos ferrocarrileros. La cantidad de dinero inicialmente reunida tan sólo servía para resolver tareas inmediatas y no así para solventar las distintas etapas de los planes.[32] Las aportaciones efectuadas al principio, sólo sirvieron para construir tramos de longitud regular, siempre dirigidos a zonas productivas y a pueblos determinados. Los empresarios confiaban en poder explotar en corto tiempo sus líneas y, con las ganancias de su operación, lograr autofinanciarse. Éstos dependían también de la ocurrencia y no de subvenciones para avanzar en sus planes. Esta forma de operar fue muy común entonces, debido a que, en los primeros años de la década de los ochenta, el gobierno federal aún no había elaborado una política general en materia ferroviaria, que contemplara el tipo de garantías económicas que las compañías deberían cumplir. De ahí que éstas no se atuvieran a los costos aproximados de construcción total, sino parcial.

Contamos con los informes de las compañías ferrocarrileras para el periodo que aquí estudiamos. Éstos incluyen la contabilidad practicada anualmente y que era obligatorio remitir a la Secretaría de Fomento, primeramente, y a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas después. Entre los rubros que éstos contienen están: inversión, capital social, deudas y otros. Estos conceptos permiten realizar análisis minuciosos y cálculos económicos específicos

[32] Al parecer, la mayor parte de los empresarios ligados a los ferrocarriles prefirieron desarrollar sus negocios agrícolas y comerciales; utilizando para ello los fondos obtenidos con la explotación de las compañías ferrocarrileras. Por lo mismo, éstas hallaron obstáculos económicos, muchas veces graves.

cuyos resultados no podemos referir en el presente trabajo. De todas maneras, mencionaremos algunas de las tendencias generales que éstos indican.

La situación económica de las compañías ferrocarrileras —el flujo y la contracción de las inversiones— refleja con fidelidad el crecimiento o el estancamiento de la economía yucateca en distintos años. De manera semejante, se aprecia cómo las crisis nacionales e internacionales acaecidas entre los años de 1880 y 1915 repercutieron localmente.

Entre los capitales para la construcción de las obras, se encuentran: las aportaciones realizadas por los propios empresarios, el equivalente de las subvenciones otorgadas por los gobiernos local y federal, y los empréstitos negociados con comerciantes de distintas regiones de Yucatán. También se presentó el caso de la organización de loterías para obtener fondos dirigidos a su financiamiento.

Con excepción del ferrocarril de Mérida a Peto, las más de las compañías pronto se organizaron como sociedades anónimas. Tal organización les permitió la emisión de acciones para arbitrarse fondos. Las acciones emitidas eran colocadas normalmente en el Estado; aunque, a medida que pasaban los años y las necesidades del capital aumentaban, éstas llegaron a colocarse también en el extranjero. La cotización de las acciones en los mercados es un indicador que muestra la situación económica por la que una compañía atravesaba, y ésta, a su vez, constituyó un reflejo de la situación económica general del estado y del país.

En un principio, las subvenciones aprobadas por los respectivos gobiernos eran entregadas a las compañías en efectivo. Tiempo después, tales montos eran cubiertos con bonos de la deuda pública. Los pagos de subvenciones no se caracterizaron por llegar a manos de los empresarios con puntualidad. De ahí que en no pocas ocasiones las compañías se vieron obligadas a interrumpir sus trabajos o a efectuarlos con lentitud. Uno de los concesionarios del ferrocarril de Mérida a Petro expresaba en 1885:

> *La empresa no ha abandonado ni un solo día los trabajos de construcción [y] éstos no avanzan con la actividad que era de esperarse [. . .] porque con la suspensión del pago de subvenciones tanto de la federación cuanto del Estado, los recursos le escasean. . .*[33]

La falta de un pago oportuno de las subvenciones obligó a los concesionarios a negociar créditos. En los "balances anuales" de los informes de las empresas, las deudas de los gobiernos sobre subvenciones siempre aparecen en el renglón "activo", esto es, como dinero con el que se contaba; aunque no se pudiera disponer inmediatamente de él.

Una vez que las obras de construcción avanzaban y los ferrocarriles penetraban en las zonas con mayor potencial mercantil, particularmente alrededor de 1890, se presentó una tendencia a aumentar la inversión de capitales en

[33] *AHSCT*, 1886-1893, p. 2 (23/261-1).

la rama. En el rubro "capital social" de los balances de las compañías, se consideraba como inversión: las vías, los edificios de las estaciones, el equipo rodante, el material de construcción, los talleres de mantenimiento, las herramientas, etcétera; de la misma manera quedaron incluidos los terrenos tenidos en propiedad. Naturalmente, este capital constante muestra en las estadísticas un ascenso permanente, hasta el arribo del presente siglo; especialmente en los casos de compañías que continuaban tendiendo vías.

Sobre la tendencia a invertir "capital social" por parte de las compañías, observamos que, en el ferrocarril de Mérida a Peto, su capital de 300 000 pesos en 1881 (que comprendía el tramo de Mérida a Acenceho 25 Km)[34] aumentó a 560 000 en 1883,[35] a 1 500 000 en 1890[36] y a 2 130 372 en 1902,[37] cuando las obras se concluyeron. En el caso de la Compañía de Mérida a Valladolid, de una inversión de 250 000 pesos en 1883 (con sólo 22 Km de construcción)[38] se pasó a otra de 1 515 413 en 1890.[39] El ferrocarril de Mérida a Progreso, que contaba con una inversión de 680 967 pesos en 1883 (a los 38 Km de su construcción),[40] registraba 1 046 472 pesos en 1890.[41] Finalmente, el ferrocarril Peninsular Mérida a Calkiní pasó de 400 000 pesos en 1884 (cuando tenía 34 Km terminados)[42] a 1 046 472 en 1890.[43]

b) Endeudamiento de las empresas

Desde un principio, los dueños y concesionarios de las empresas ferrocarrileras recurrieron a comerciantes residentes en Yucatán para obtener empréstitos que les permitieran contar con los fondos necesarios para su financiamiento. Por su parte, los comerciantes tenían dos motivaciones principales que los movían a proporcionar los créditos mencionados. La primera estribaba en el interés de los comerciantes por que las vías se extendieran a regiones de atracción económica, lo que les permitía aumentar sus oportunidades para iniciar negocios comerciales; o bien, para ampliar los que ya tenían. La segunda estaba relacionada con propósitos especulativos, que a la larga permitieran a los comerciantes multiplicar sus capitales. Así, bajo el renglón de "deuda flotante", el ferrocarril de Mérida a Peto declaraba en 1883 que tenía obligaciones por:

$ 31 500.00, *procedente de cantidades de plazos no cumplidos, tomados a*

[34] *AHSCT,* 1881, pp. 1-2 (23/249-1).
[35] "Informe" en *MSFCI,* Documento Núm. 74, p. 634.
[36] *AHSCT,* 1886-1893, p. 36 (23/261-1).
[37] *AHSCT,* 1902-1903, p. 4 (23/161-1).
[38] "Informe" en *MSFCI,* 1887, Documento Núm. 150, p. 952.
[39] *Album de los ferrocarriles,* p. 105.
[40] Informe" en *MSFCI,* 1887, Documento Núm. 154, p. 1094.
[41] *Album de los ferrocarriles,* p. 39.
[42] "Informe" en *MSFCI,* Documento Núm. 130, p. 879.
[43] *Album de los ferrocarriles,* p. 111.

interés a varias personas durante los años anteriores, y $ 19 400 00 *de saldos de cuentas corrientes adeudados al comercio de esta capital...*[44]

Los préstamos dirigidos como apoyo hacia las compañías ferrocarrileras por parte de comerciantes eran hechos en efectivo, aunque, en ocasiones, también en la forma de materiales requeridos en la construcción, incluyendo los provenientes del extranjero. Esta forma de conceder créditos era muy usual en la época de construcción de las líneas. Hacia 1887, en un informe del ferrocarril Mérida a Valladolid se mencionaba la existencia de una deuda de 11 572.39 pesos en favor de Don Nicanor Ancona;[45] otra, de 12 630.00 pesos a favor de los señores José Ma. Ponce[46] y de la compañía Marcos Duarte y Manuel Dondé,[47] por concepto de materiales para construcción.[48]

Cabe mencionar que en muchas ocasiones las compañías ferrocarrileras entablaron créditos con casas comerciales del extranjero; sobre todo para adquirir locomotoras y, en general, material "rodante" y "equipo" necesario.

A partir de 1890, cuando se establecieron las primeras instituciones bancarias en Yucatán, las compañías ferroviarias pudieron contar con recursos financieros más adecuados, ya que el tipo de transacciones entre los bancos y las empresas ferroviarias siempre se realizaron por sumas considerables.[49] Además, las casas bancarias ubicadas en el estado pronto se convirtieron en

[44] "Informe" *MSFCI,* Documento Núm. 74, p. 635. Sobre créditos contraídos por parte de las compañías en el comercio, véase también "Informe" de 1884 en *Ibidem.,* Documento Núm. 130, pp. 879-880; *AHSCT,* 1881, pp. 1-2 (23/249-1); *AHSCT,* 1886-1903, p. 24 (23/261-1).

[45] Nicanor Ancona estuvo relacionado con varias actividades comerciales; fue uno de los socios de José Rendón Peniche en la empresa que explotó el ferrocarril Mérida a Progreso; tuvo en propiedad una flota de barcos para servicio de cabotaje y promovió la instauración de varios bancos en Yucatán. En 1890 fue presidente del consejo de administración del Banco Yucateco, S. A. Económicamente estuvo ligado a Olegario Molina., véase: Víctor Suárez Molina, *Op. Cit.,* Tomo II pp. 204, 246-247.

[46] José Ma. Ponce controlaba una importante casa comercial dedicada a la explotación henequenera y al préstamo monetario. A través de "José Ma. Ponce y Cía" promovió varias industrias en Yucatán, tales como chocolateras, cerveceras y harineras. Para 1900 ya era uno de los principales accionistas del Banco Mercantil de Yucatán, S. A., véase: Víctor Suárez Molina, *Ibidem.* Tomo II, pp. 45-47, 249-250, 254.

[47] Manuel Dondé Cámara fue prominente hombre de negocios de Yucatán; se destacó como importador y exportador mercantil desde la década de 1860; controló una de las casas comerciales de henequén más importantes de Yucatán. Hacia 1887 se asoció con Eusebio Escalante Bates para instaurar la "Agencia Comercial", encargada de despachar al exterior productos yucatecos, principalmente henequén; así como para proveer de equipo pesado de importación a hacendados. De 1893 a 1904 estuvo al frente de la "M. Dondé y Cía.", casa dedicada exclusivamente a la exportación de fibra; y a partir de 1904 constituyó con Pedro Ueón Contreras un importante servicio portuario. Por el año de 1891 fungió como gobernador interino del estado. Véase: Víctor Suárez Molina, *Ibidem.* Tomo I, p. 267 y Tomo II, pp. 38, 64-65.

[48] "Informe" de 1884, *MSFCI,* Documento Núm. 150, p. 953; véase también "Informe" en *MSCFI,* Documento Núm. 74, p. 635; *AHSCT* 1881, pp. 1-2 (23/249-1).

[49] *AHSCT,* 1903-1905 pp. 1-12 (23/162-1).

importantes intermediarias al obtener créditos en el extranjero. Todavía antes de 1902, no se utilizaba tal intermediación para allegarse dinero en efectivo.

Los préstamos que se otorgaron a las compañías ferrocarrileras por las casas comerciales o por las instituciones bancarias siempre tomaron como garantía las instalaciones, los equipos y la propiedad territorial de las empresas. Claro está que los créditos se conseguían con mayor facilidad mientras mayores fueran dichas garantías. Para conocer el monto de estas deudas, de sus tendencias de crecimiento, de los plazos para su liquidación y de las casas con las que se contraían, así como para apreciar el tipo de hipotecas de garantía, es necesario consultar en su rubro de "deuda flotante" los informes emitidos anualmente por las compañías.

Al parecer, durante los primeros años las empresas ferrocarrileras no recurrieron al capital extranjero; aunque, como apuntamos anteriormente, si se negoció con casas extranjeras, principalmente norteamericanas, para adquirir a crédito la infraestructura necesaria. Ciertamente, sólo encontramos un caso significativo en el que se obtuvo financiamiento en efectivo fuera del país: el de J. Rendón Peniche, concesionario del Ferrocarril Mérida-Progreso. Al escasearle a éste los fondos para continuar los trabajos de construcción negoció, en 1881, un empréstito en Londres por 30 000.00 pesos.[50]

Con respecto al posterior financiamiento de estas actividades por el capital extranjero, no es posible obtener información detallada en los informes; pues no se mencionan cifras de este tipo de deudas.[51]

En realidad, las negociaciones con fuertes instituciones nacionales, como el Banco Nacional de México, e internacionales, particularmente norteamericanas, se convirtió en una práctica regular hasta años después de la fusión de las empresas ferrocarrileras yucatecas.

c) Golpes a las empresas a causa de las crisis

Al iniciarse la década de los noventa, se presentó en los Estados Unidos una crisis económica que repercutió extraordinariamente en México. El país vecino hubo de contraer su economía, de cerrar mercados de productos de exportación o de abaratar, en mucho, los precios de los mismos productos. Entre 1890 y 1893, Yucatán resintió en forma singular los efectos de la crisis norteamericana, debido precisamente a su carácter de región exportadora. Esta situación puede constatarse fácilmente en las estadísticas de los precios del henequén y del volumen de sus exportaciones en dichos años. Al encontrarse con mercados cerrados y con precios ínfimos por su producto, no pocos

[50] FERRER DE MENDIOLEA, Gabriel "Historia de las comunicaciones" en *Enciclopedia Yucatanense*. Mérida, Ed. Oficial del Gobierno de Yucatán, 1944-1947, pp. 546-547. Desafortunadamente la información vertida sobre el caso es incompleta, y no fue posible comprobar en otra fuente si efectivamente se logró obtener el préstamo, y, de haber sido así en qué condiciones.

[51] Al respecto pueden consultarse: *AHSCT*, 1881, pp. 1-2 y *AHSCT* 1886-1893 p. 36 (23/261-1).

hacendados se vieron al borde de la quiebra y muchos empresarios empobrecieron; consecuentemente, los propios dueños y concesionarios de las compañías ferrocarrileras resintieron los efectos del problema.

Entre las repercusiones más sobresalientes que la crisis económica de 1890-1893 causó en los ferrocarriles yucatecos se cuentan las que siguen: los principales accionistas se vieron obligados a ampliar las compañías, para atraer capitales que les permitieran continuar las obras de construcción. La merma de fondos y la necesidad de concluir los tramos en distintas zonas ocasionaron que los empresarios tuvieran que generalizar la práctica de introducir acciones en los mercados, local y extranjero; pues era ésta una forma ágil de atraer capitales. Como ya dijimos, las compañías pensaban que una vez que hubieran llegado sus líneas a las principales zonas de atracción económica, su situación financiera cambiaría radicalmente. No obstante, se logró concluir en 1890 el tramo de Mérida a Izamal, y en ese mismo año, el ferrocarril de Mérida a Valladolid llegó a Cansahacab, así como en 1891, el ferrocarril de Mérida a Peto arribó a Oxcutzab.

Con todo, debido a su falta de solvencia, algunos empresarios se vieron obligados a traspasar las concesiones que hasta el momento conservaban en su poder, porque no contaban con el dinero suficiente para continuar sus proyectos. Así, tenemos el caso de Olegario G. Cantón, co-propietario del ferrocarril de Mérida a Peto, quien en 1892, vendió su participación a su hermano Rodulfo Cantón, en 1895, éste último constituyó una sociedad anónima con:

> *...un capital primitivo de* $ 1 200 000.00, *representado por* 1 200 *acciones al portador, por valor de* $ 1 000.00 *cada una. Quedando desde entonces instalado el Consejo de Administración.*[52]

Asimismo, Francisco Ogarrio y Juan Castellanos, que habían organizado la "Compañía Limitada del Ferrocarril de Mérida a Calkiní, con ramal a Celestún", tuvieron que venderla en 1889 a Sixto García y a Eloy Haro. Un año después, en 1890, éstos mismos organizaron la "Compañía Peninsular del Ferrocarril, S. A." para concluir los trabajos.[53]

Ante las nuevas perspectivas y la "complejidad" administrativa de las Compañías, pero sobre todo del heterogéneo conjunto de empresarios que hasta entonces las dirigían, las solicitudes de crédito aumentaron considerablemente. Así, las deudas por pagar a plazos fijos, año tras año, se fueron acumulando; por ejemplo, el "monto de obligaciones que tenía la empresa" del ferrocarril de Mérida a Peto que era de $ 98 500.00 pesos en 1890,[54] aumentó para 1895 a 1 117 472 50 pesos (entre los que se contaba 1 022 500.00 pesos en deuda con bancos locales).[55]

[52] Rodulfo Santón, "Historia" en *Memoria del F. C. Mérida-Peto,* Mérida Yucatán
[53] Ferrer de Mendiolea, *op. cit.*, p. 560.
[54] *Album de los Ferrocarriles,* 1890, p. 57.
[55] *AHSCT,* 1903-1905, p. 1.

7. *Pugnas políticas y económicas en la unificación de los ferrocarriles yucatecos 1902-1910*

a) Primeras fusiones en los ferrocarriles

Tal y como venían funcionando las distintas compañías por separado, eran muchos los problemas financieros y administrativos que tenían que enfrentar. Las negociaciones con las instituciones comerciales y bancarias se volvían cada vez más difíciles. Las relaciones de las empresas ferroviarias con el gobierno para apoyar la construcción de los últimos tramos de las vías, e incluso, para la revisión de las tarifas que regían el transporte de carga y pasajeros en los trenes se tornaban crecientemente complejas.

La única compañía que superabá sin muchas dificultades sus problemas financieros, por el año de 1901, era la del ferrocarril Mérida a Peto; ya que contaba con crédito bancario para continuar la construcción de sus vías, tanto la principal como las secundarias. Según el balance de dicha compañía, correspondiente al 31 de diciembre de 1901, había en pasivo y activo $ 4 545 006.54;[56] suma halagadora, según opinión de sus administradores.

El auge económico ocurrido en Yucatán desde 1897, que para el año de 1902 se situaba a un nivel excepcional, sirvió para que el grupo de hacendados y comerciantes —que para entonces habían logrado monopolizar sectores importantes de la economía— se interesara por monopolizar, igualmente, la red ferroviaria; aunque para ello debieran, primero, comprar las acciones, adquirir las concesiones y los derechos de cada empresa, y de esta manera poder organizar más tarde una sola compañía.

Uno de los grupos monopolistas más poderosos estaba encabezado por Nicolás Escalante Peón, vinculado a la compra-venta del henequén. Éste junto con los hombres de negocios, Carlos Peón Machado y Eusebio Escalante Bates,[57] constituyó una sociedad que emprendió la adquisición de las compañías ferrocarrileras. Nicolás Escalante se distinguió por sus giros empresariales en la comercialización de henequén y por iniciar la instalación de varias unidades fabriles, que le permitieron acumular un capital considerable.

[56] *AHSCT*, 1902, 1903, p. 12.

[57] Eusebio Escalante Bates (padre de Nicolás Escalante) fue uno de los primeros en promover la producción y comercialización del henequén en gran escala. Desde la década de 1860-1870 estuvo al frente de distintas casas comerciales henequeneras, y a partir de 1890 se convirtió en uno de los principales acaparadores de la fibra en Yucatán. Se dedicó a la importación de maquinaria para la industrialización de la fibra, que vendía a crédito a los hacendados. Sus negocios bancarios y cambiarios llegaron a alcanzar sumas respetables, aprovechando los fondos que manejaba en la exportación de henequén. Entre sus propiedades se encontró una importante hacienda henequenera y azucarera. Hacia 1897 fungió como socio principal de la empresa agro-industrial "El Cuyo y Anexas, S. A." En sociedad con Manuel Dondé fundó la Compañía de Tranvías de Mérida, y con Joaquín A. Peón, Nicanor Ancona y otros, manejó una línea de vapores. Véase: Víctor Suárez Molina, *op. cit.*, Tomo I, pp. 171-172, 215 y Tomo II, pp. 45, 47-48, 63-64, 203.

Nicolás Escalante comprendió cuán importante eran los ferrocarriles para movilizar los productos de los distintos hacendados; y con algunos de los cuales se hallaba por ese entonces en dura competencia. Por tanto, procedió a comprar, en primer lugar, la mayor parte de las acciones de la compañía del ferrocarril de Mérida a Progreso, con ramal a Izamal; de la cual fungió como director general. A partir de ese momento, el acaudalado empresario procedió a tramitar, ante el gobierno federal, los permisos correspondientes para fusionar las siguientes compañías: "Peninsular de Ferrocarriles", "Ferrocarril Muelle y Almacenes del Comercio" y "Constructora del Muelle Fiscal de Progreso".[58]

Para los vendedores de las acciones y concesiones de las compañías ferroviarias, significó un buen negocio el remate de sus documentos; ya que debido al auge económico de esos años, los compradores podían cubrir altas cotizaciones.

Así, la única compañía que continuó siendo independiente del monopolio fue la del ferrocarril de Mérida a Peto; debido a que los Escalante no pudieron presionar suficientemente a sus propietarios, ni política ni económicamente. Al conservar esta compañías en sus manos, sus dueños intentaron actuar con el grupo encabezado por Olegario Molina;[59] buscando un contrapeso al poderoso monopolio ferroviario que comenzaba a gestarse. Las relaciones entre Molina y los socios del ferrocarril de Mérida a Peto se habían estrechado desde que Rodulfo G. Cantón,[60] presidente del consejo directivo de la empresa, se había asociado con el primero en negocios comerciales y financieros. Ambos poseían un buen número de las acciones del Banco Yu-

[58] Sobre las solicitudes y trámites de concesionarios ante el gobierno federal, para efectuar las fusiones entre las distintas compañías ferrocarrileras, véase: *AHSCT*, 1902, pp. 1-6, 8 (23/124-1).

[59] Olegario Molina Solís (1843-1925). Como ingeniero concluyó la construcción de las vías del ferrocarril Mérida a Progreso, compañía de la cual fue co-propietario y director general. En 1881 fundó la casa "O. Molina y Sía." junto con Avelino Montes, para exportar henequén en gran escala. En esta actividad fue uno de los principales monopolizadores. Su dominio comercial se debió, en gran parte, a la formación de distintas sociedades con monopolios norteamericanos, como lo fue *G. Amsink & Co. de New York*, primero, y la *International Harvester Co.*, después. Colocó capitales en el Banco Yucateco, S. A., en la Compañía del F. C. Muelle y Almacenes de Comercio, S. A. (con agencia de buques) y en la Cordelería "La Industria, S. A." Ocupó la gubernatura de Yucatán durante dos periodos; el primero de 1902 a 1906 y el segundo de 1906 a 1910, aunque no lo terminó por haber sido llamado por el general Díaz a ocupar la Secretaría de Fomento en marzo de 1907. Véase: Víctor Suárez Molina, *op. cit.*, Tomo I, pp. 279-280 y Tomo II, pp. 207-254; Albino Acereto, "Historia Política desde el Descubrimiento Europeo hasta 1920", *Enciclopedia...*, Tomo III, pp. 349 y 55.

[60] Rodulfo G. Cantón fue impulsor de la construcción de vías férreas en Yucatán. Tuvo ingerencia en el Ferrocarril Mérida-Peto y en el Mérida-Calkiní, en los cuales ocupó cargos directivos. Aparte de sus actividades financieras, actuó como presidente municipal de Mérida (1902) y como gobernador interino durante el mandato de Olegario Molina.

cateco, S. A., y controlaban la Compañía del ferrocarril Muelle y Almacenes de Comercio, S. A. (con servicio de navíos).

b) Organización de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.

Tras de la fusión de las distintas empresas ferrocarrileras de la península, con excepción de la de Mérida a Peto, se constituyó una sola compañía, denominada "Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A." (1o. de noviembre de 1902).

En la escritura constitutiva de la nueva corporación se dio a conocer el acuerdo al que habían llegado los propietarios de las antiguas líneas, en asambleas realizadas con sus respectivos socios; veámos dicho acuerdo:

> *...llevarán a puro y debido efecto la fusión de dichas Sociedades, las cuales por la presente quedan extinguidas, disueltas y canceladas;* [y] *que constituyen una nueva sociedad...*[61]

En la cláusula quinta de la misma escritura, se establece que el capital social sería de 23 000 000 de pesos. Esto es, 20 362 013.60 pesos en aportaciones de bienes muebles e inmuebles, y 2 637 886.30 pesos en efectivo. Tal capital quedó representado por 12 475 acciones: 6 725 nominativas y 5 750 al portador. Fue aportado por los integrantes de la nueva sociedad, en la siguiente forma:

F. C. de Mérida a Progreso e Izamal	5 311 778.30 pesos
F. C. de Mérida a Valladolid y Espita	7 436 489.60 pesos
F. C. de Mérida a Campeche y Muna	6 427 251.73 pesos
Muelles y Almacenes de Progreso, S. A.	2 921 478.06 pesos
Cía. Constructora del Muelle Fiscal	908 002.31 pesos
	23 000 000.00 pesos[62]

En el momento de la unificación, la nueva campañía contaba con el siguiente material rodante de vía ancha: 12 máquinas, 26 coches y 215 carros. En cuanto al material de vía angosta se registraban: 26 máquinas, 56 coches, 600 carros y estaban por llegar 3 máquinas más. Además, la compañía contaba en el puerto de Progreso con la propiedad de los muelles: "Porfirio Díaz", "Rotger", "Fiscal", "Cantón", y "Otero"; al igual que con grandes almacenes.

El primer consejo administrativo de los Ferrocarriles Unidos estuvo constituido de la siguiente manera: director general, Nicolás Escalante Peón; presidente, Carlos Peón Machado; vicepresidente, Eusebio Escalante Bates; vocales propietarios: José Palomeque, primer vocal, Avelino Montes, segundo vocal; Agustín Vales, tercer vocal; Pedro Peón Contreras, cuarto vocal, y Ernesto de Regil, quinto vocal.

[61] Miguel Vidal Rivero, *Los ferrocarriles de Yucatán a la luz de la historia*, p. 69.
[62] *Ibidem.*, p. 70.

Los socios sostenían que con la nueva organización sería fácil obtener el capital necesario para el funcionamiento racional de la red ferroviaria de Yucatán, y que, como consecuencia, podrían abaratarse considerablemente los costos de operación, así como rebajarse las distintas tarifas. Pronto se demostró que, sin embargo por lo menos este último punto resultaba de difícil realización. En efecto, si bien los ferrocarriles se hallaban ya organizados en una sola empresa, las concesiones se seguían rigiendo en forma independiente, tal y como habían sido otorgadas inicialmente. Y, en las concesiones, se prohibía modificar hasta pasado cierto tiempo las tarifas en las distintas clases de servicio.

Entre los proyectos centrales del nuevo consejo directivo, pero principalmente de Nicolás Escalante, estaba el renovar una buena parte del equipo en existencia; así como el ampliar y construir nuevas instalaciones que fueran más funcionales. Al parecer, el estado de los bienes de la compañía no respondía ya a las nuevas necesidades del servicio de carga. Así, a partir de 1904 se adquirieron máquinas nuevas y de mayor capacidad que las anteriores: de seis ruedas motrices y con cilindros mayores con respecto a "los ordinarios", útiles para arrastrar de 60 a 70 carros cada una. Se renovó totalmente la vía ancha de Mérida a Progreso (con rieles de mayor peso, con nuevos durmientes y alabasto); se mejoró el sistema de abastecimiento y purificación de agua en toda la red; se les puso frenos de aire a todas las unidades,[63] etcétera. En 1905 se inauguró el servicio de Express en todas las líneas de la compañía;[64] en 1907 se organizó un taller de mantenimiento único para los trenes. Además, se construyeron amplios locales para el almacenamiento y se establecieron corridas diarias de Mérida a Campeche, Valladolid y Motul.

Como es claro, con la renovación del equipo y las instalaciones se buscaba proporcionar a los Ferrocarriles Unidos una completa reorganización, tanto para disminuir sus gastos de operación, para obtener una óptima centralización administrativa, así como para proporcionar un servicio más eficiente, disminuyendo el tiempo de recorrido de los trenes y consiguiendo una mayor seguridad. Una de las consecuencias inmediatas de esta reorganización fue una considerable disminución del número de trabajadores del sistema, tanto administrativos, como técnicos y manuales.

Para sufragar los gastos financieros, dirigidos a la explotación y administración de la nueva empresa, su cuerpo directivo concertó cuantiosos empréstitos con bancos locales y con casas de crédito norteamericanas.

Tal vez convenga, por su importancia, profundizar un poco en este aspecto. Desde 1897, cuando la economía regional se había ya recuperado, los

[63] FF. CC. P. Y. "Informes... Abril 1904" en *Informes del Consejo de Administración, director general y comisarios, presentados en las asambleas generales ordinarias celebradas los días 21 de agosto de 1903, 8 de abril y 30 de sept. de 1904*. Mérida, 1904, p. 608.

[64] FF. CC. U. Y. *Informes... 30 sept. 1905*, Mérida, 1905, p. 8.

dos bancos recientemente inaugurados en Yucatán —El Banco Yucateco, S. A. y el Banco Mercantil de Yucatán, S. A.— facilitaron a hacendados y empresarios financiamiento para sus nuevos negocios, o bien, para ampliar y desarrollar los ya existentes. En este último caso se hallaban, justamente, las compañías ferrocarrileras.

Entre 1897 y 1904, los créditos bancarios fueron concedidos fácilmente a productores agrícolas e industriales, así como a otros empresarios que los solicitaron; sobre todo, cuando se trataba de solicitantes que eran socios de las instituciones financieras. Como se comprenderá, los préstamos bancarios así conseguidos gozaban de privilegios en cuanto a su monto y a sus plazos de vencimiento.[65] Son varios los casos de empresarios ferrocarrileros vinculados a instituciones de crédito de los que tenemos conocimiento: Eusebio Escalante, vicepresidente de los Unidos, pertenecía al consejo de Administración del Banco Mercantil de Yucatán, S. A.; Agustín Vales Castillo, vocal propietario de los Unidos, era accionista del Banco Mercantil, S. A.; Joaquín Peón, vocal suplente, también de los Unidos, fungía como consejero del mismo banco, y José Juanes Gutiérrez, vocal suplente, era accionista de la misma casa de crédito. Por su parte, Rodulfo G. Cantón y Olegario Cantón, director y vocal del consejo directivo del ferrocarril Mérida a Peto, respectivamente, eran accionistas del Banco Yucateco, S. A.

Pero volvamos a la situación económica de los ferrocarriles Unidos de Yucatán. En los años que van de 1902 a 1906, se invirtió una cantidad de 4 043 854.04 pesos para adquirir locomotoras, coches de pasajeros, furgones, tranvías, líneas de telégrafos y teléfono, talleres y herramientas, vías portátiles, animales de tiro, edificios, tierras y materiales diversos.[66]

Las erogaciones efectuadas para liquidar los pagos de renovación y adquisición del equipo daban por resultado que las utilidades líquidas de los accionistas fueran demasiado reducidas; lo cual ocasionaba descontento, pero esto también se debía a que su director general recurriera a préstamos del extranjero. En 1906 se negoció un préstamo por 1 000 000.00 de dólares con la compañía *Ladenburg Thalman & Co.*, con el propósito de consolidar las deudas de la empresa. Así, del préstamo obtenido, se utilizaron 1 566 827.20 pesos para pagar la deuda flotante, y el resto, para financiar la construcción del Ramal a Tizimín, entre otros.[67] Pese a los préstamos obtenidos, para 1907, las deudas ascendían a 5 106 427.63 pesos.[68]

[65] A partir de 1902 se observa una creciente necesidad, por parte de los Bancos, de aumentar su capital y así poder conceder préstamos hipotecarios. Consecuentemente, hay una aumento considerable de cuentas corrientes de acreedores.

[66] Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A. *Informes del Consejo de Administración, director general y comisarios, presentados en la Asamblea General Ordinaria, celebrada el 31 de agosto de 1907.* Mérida, Yucatán, Tipografía y Litografía Moderna, 1907, pp. 8-9.

[67] Ferrer de Mendiolea, *op. cit.*, p .565.

[68] FF. CC. UU. Y., S. A. *Informes... marzo 1908,* Mérida, Compañía Editora Yucateca, S. A., 1908, pp. 23-24.

En lo hasta aquí expuesto sobre los Ferrocarriles Unidos, podemos apreciar el estado de desgaste en que los trenes, las instalaciones y el equipo en general se encontraban hasta antes de 1902. En uno de los informes rendidos por Escalante Peón, éste explicaba que, dadas las nuevas circunstancias de desarrollo comercial,

> *Las locomotoras, no solamente son pocas para el tráfico actual sino muy deficientes tanto por el estado que guardan como por su tamaño. Teniendo casi todos los ferrocarriles apenas el número muy indispensable de máquinas, resulta que casi todas tienen que estar en movimiento constante sin poder entrar a los talleres para ser reparados formalmente...*[69]

Los gastos necesarios para enfrentar todos estos requerimientos se multiplicaron extraordinariamente año con año y, pese al esfuerzo puesto en canalizar adecuadamente los recursos de la empresa, muy poco se logró en la práctica. Las deudas contraídas se volvían agobiantes, al grado que para los años de 1907-1908, los Unidos entraron en una situación económica harto difícil.

c) Carácter político de la unificación ferrocarrilera y de la crisis económica

A partir de la organización de los Ferrocarriles Unidos, pueden apreciarse las constantes pugnas entre los grupos económicos y políticos vinculados a los consejos administrativos de la propia empresa, primero, y entre los grupos vinculados a los monopolios comerciales, después. Tanto unos como otros pugnaron entre sí, para ganar los puestos directivos y administrativos que les permitieran planear el tipo de beneficios del sistema ferroviario, así como las formas de presionar a grupos económicos y políticos contrarios.

Durante los años en que el grupo encabezado por Nicolás Escalante detentó el dominio de la administración de los Ferrocarriles Unidos, sometió económicamente a los hacendados henequeneros, a través de evidentes mecanismos. Veámos: una vez que los productores se presentaban en la casa comercial "Escalante e Hijo" a vender su fibra, se les fijaba un precio mínimo, condición que debían aceptar, si no querían verse privados de los carros cargueros necesarios para trasladar sus cargas al Puerto de Progreso.[70] Tal situación se presentó antes de que la *International Harvester Co.* se constituyera como la principal casa acaparadora de henequén y, también, antes de que Olegario Molina entrara en tratos con ella.

[69] FF. CC. PP. Y., S. A. "Informes... 31 agosto de 1903" en *Informes del Consejo de Administración, director general y comisarios, presentados en las Asambleas Generales Ordinarias, celebradas los días 21 de agosto de 1903, 8 de abril y 30 de septiembre de 1904.* Mérida, 1904, pp. 8-9.

[70] Los Escalante también lograron sus propósitos, a través de amenazar a productores de no enviar fletes al extranjero, puesto que su negocio comprendía exportar en navíos propios.

En efecto, el interés por controlar al consorcio ferrocarrilero tuvo para sus propietarios un significado político antes que inmediatamente económico; pues las ganancias que obtenían nunca llegaron a alcanzar proporciones verdaderamente significativas. Como podemos observar en el cuadro sobre "utilidades y dividendos", que comprende los años de 1902 a 1906, las primeras presentan un promedio aproximado de 917 142.85 pesos por año. Si consideramos que los socios de los Ferrocarriles Unidos que recibían dividendos eran cerca de 20, tendremos que, en el mejor de los casos, cada uno de ellos obtenían anualmente cerca de 26 500 pesos, o sea, unos 2 000 pesos por mes.

Las utilidades y dividendos repartibles fueron los siguientes:

Periodo	*Utilidades*	*Dividendo por acción*
1er. ejercicio social: (1o. nov. 1902-30 jun. 1903)	$ 784 765.04	$ 30.00
2o. ejercicio social: (2o. semestre 1903)	$ 451 231.41	$ 17.00
3er. ejercicio social: (1er. semestre 1904)	$ 379 392.56	$ 14.00
4o. ejercicio social (2o. semestre 1904)	$ 386 936.63	$ 15.00
5o. ejercicio social: (1er. semestre 1905)	$ 362 693.97	$ 14.00
6o. ejercicio social: (2o. semestre 1905)	$ 414 754.87	$ 16.00
7o. ejercicio social: (año de 1906)	$ 939 894.21	$ 28.00

FUENTE: Gabriel Ferrer de Mendiolea, "Historia de las Comunicaciones" en *Enciclopedia Yucatanense*, Tomo III, p. 566.

Al presentarse en 1907 uno de los años más críticos para la economía yucateca, debido en gran parte al descenso de los precios del henequén en el mercado norteamericano[71] —que se venía gestando desde 1904—, la mayoría de los hacendados y empresarios se vieron en graves apuros para liquidar las deudas que, desde los últimos años de la década anterior, venían contra-

[71] Las operaciones de la Harvester Co. en Yucatán produjeron que los precios del henequén descendieran estrepitosamente. En 1902 la fibra se cotizaba en los E. U. a 9.84 c dólar la libra y para 1909 bajó hasta 4.75 c. En cambio el monopolio norteamericano obtuvo utilidades de $ 37 854 165.00 en tan solo 5 años de actividades. Véase: Gonzalo Cámara Zavala, "Historia de la Industria Henequenera hasta 1919" en *Enciclopedia...* Tomo III, pp. 708-709.

yendo con harta frecuencia con los bancos de la península. También enfrentaron grandes dificultades para conseguir nuevos créditos de estas mismas instituciones, o bien del comercio y de individuales debido a la escasez de fondos y de bienes inmuebles disponibles para dar en garantía, pues éstos se hallaban ya hipotecados en su mayoría. Ese mismo año presenció un buen número de ventas de propiedades y de quiebras de diversas negociaciones. Al analizar la situación en el seno de la Cámara de Comercio de Mérida, el vocal de la misma, Manuel J. Sánchez, señaló como base principal del malestar: el abuso de crédito, además,

> *...que la riqueza del país (sic) se había concentrado en joyas, mobiliarios, palacios, en grandes plantaciones de henequén y en costosas instalaciones de maquinaria, cuyos valores no son de fácil realización ni de producción inmediata que permitiera hacer frente a una crisis...*[72]

Muy pocos fueron los hacendados y empresarios que pudieron remontar situación tan crítica en condiciones tan desventajosas. Quienes lo lograron fueron precisamente los integrantes del reducidísimo grupo encabezado por Olegario Molina. Éste, desde su puesto de ministro de Fomento, Colonización e Industria en el gabinete del general Porfirio Díaz (y de gobernador efectivo de Yucatán), supo aprovechar su peso político y económico para maniobrar y quedar favorecido por las quiebras de los grupos contrarios de su estado. Con su influencia en el Banco Nacional de México, S. A., impelió a que la filial yucateca del mismo, esto es, al Banco Yucateco, S. A., presionara el pago de deudas y cierre de todo crédito. A través de su sociedad con el monopolio de la *International Harvester, Co.*, obligó a comerciantes y hacendados a vender sus productos en mercados en los que imperaban precios excesivamente bajos.

Así las cosas, a finales de 1907, Olegario Molina desplegó todo su poderío para destruir al grupo encabezado por los Escalante y controlar totalmente la producción henequenera y los Ferrocarriles Unidos. En efecto, logró que los negocios presididos por Nicolás Escalante se declararan definitivamente en quiebra; éste fue el caso de la casa comercial "E. Escalante e Hijo" y de la empresa agro-industrial denominada "El Cuyo y Anexas, S. A." que pasó a dominio del Banco Nacional de México, S. A. Al mismo tiempo, emprendió una campaña de desprestigio en contra de Escalante Peón, para forzarlo a renunciar a la presidencia de la administración de los Ferrocarriles Unidos. La campaña incluía acusaciones sobre malversación de fondos.

En su último informe rendido como ejecutivo de la Compañía de los Unidos de Yucatán, Escalante menciona los ataques lanzados en contra de su ges-

[72] Renán Irigoyen Rosado, *Reseña histórica de la cámara Nacional de Comercio de Mérida. 1906-1956.* Mérida Yucatán, Ediciones de la C. N. C. de Mérida 1958, p. 26; apud Víctor Suárez Molina, *Op. cit.*, Tomo II, pp. 268-269.

tión. Manifiesta que habían corrido versiones poco favorables a su administración financiera de la Compañía, que eran del todo infundadas, y realiza un examen de ellas para demostrar que el dinero invertido había sido bien empleado y con provecho.[73] En realidad, la situación financiera de los Ferrocarriles Unidos no debió haber sido del todo favorable en esta época de crisis económica, pues la cotización de sus acciones habían bajado de 1 000 a 250 pesos.[74]

Finalmente, Olegario Molina y su socio más cercano, Avelino Montes, lograron las renuncias de N. Escalante y su grupo y, al cabo de pocos días, reorganizaron la junta directiva de los Ferrocarriles Unidos. Una vez que Olegario Molina acaparó la mayoría de las acciones de la compañía, pasó a ser su nuevo director general. Los otros puestos del consejo los ocuparon: Joaquín Peón, vicepresidente; Julio Aznar, secretario; Pedro M. Peón de Regil, primer vocal; Avelino Montes, segundo vocal, etcétera.[75]

d) Integración total del sistema ferroviario de Yucatán

Al repercutir la crisis económica en los negocios de los empresarios vinculados al ferrocarril de Mérida a Peto —el cual venía funcionando en forma independiente de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán—, éstos optaron por vender el ferrocarril a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán. Por lo demás, la necesidad de continuar operando al margen del consorcio ferrocarrilero había dejado de ser práctica; toda vez que el grupo oligárquico encabezado por Olegario Molina —grupo al que pertenecían los directivos del de Mérida a Peto— controlaba ya a los Unidos. La venta de instalaciones, propiedades y concesiones del ferrocarril de Mérida a Peto fue hecha por la cantidad de 2 100 000.00 pesos. La escritura de compra-venta la firmaron, por un lado, D. Rodulfo G. Cantón, y, por el otro, los señores José Trinidad Molina y Aureliano Portuondo (presidente y vocal tercero de los Unidos de Yucatán, respectivamente).[76]

La extensión de las líneas férreas de la empresa, al quedar ésta totalmente integrada, fue la siguiente:

[73] FF. CC. U. Y., S. A. *Informes... 31 de agosto de 1907*. Mérida, 1907, pp. 15-16.

[74] *El Economista Mexicano*, México, enero 17 de 1914, Tomo LVII, Núm. 17, p. 202 (II).

[75] Olegario Molina no pudo permanecer mucho tiempo en la dirección del consejo directivo, debido a sus distintos cargos públicos financieros tenidos en la ciudad de México, por lo que le sucedieron en el puesto José Trinidad Molina y Avelino Montes. Aunque sí pudo ejercer el control real de la compañía estando en contacto con miembros de su grupo económico en Yucatán.

[76] "Testimonio de la Escritura de Compraventa del ferrocarril Mérida a Peto con Ramal a Sotuta..." en *AHSCT*, 1909, p. 27 (237132-1).

DIVISIÓN NORTE		*Kilómetros por división*
Mérida a Progreso (vía ancha)	36 Km	
Mérida a Izamal (vía ancha)	67 Km	
		103 Km
DIVISIÓN SUR		
Mérida a Peto (vía angosta)	154 Km	
Ramal de Acenceh a Sotuta (vía angosta)	58 Km	
		212 Km
DIVISIÓN ESTE		
Mérida a Valladolid (vía angosta)	181 Km	
Ramal de Conkal a Progreso (vía angosta)	30 Km	
Empalme de Dzitas a Tizimín (vía angosta)	57 Km	
		268 Km
DIVISIÓN OESTE		
Mérida a Campeche (vía angosta)	180 Km	
Ramal de Umán a Hunucmá (vía angosta)	20 Km	
Mérida a Ticul (vía angosta)	80 Km	
		280 Km
Vías Auxiliares	55 Km	
TOTALES		918 Km [77]

Al igual que la administración que le antecedió, la encabezada por Olegario Molina pudo solventar los gastos de inversión, mediante la contratación de empréstitos con poderosos bancos nacionales; pero, sobre todo, con instituciones de crédito inglesas.

Los más importantes préstamos entonces conseguidos fueron: el concertado en 1908 con el Banco Nacional de México y el Banco Central Mexicano, que sirvió para adquirir el ferrocarril Mérida a Peto;[78] y el concertado en 1910 con esta última institución por 4 000 000 dólares:

> *...garantizado con la hipoteca en primer lugar de todas sus concesiones, líneas férreas, estaciones, depósitos, talleres, material rodante y demás propiedades muebles e inmuebles, con excepción de algunos inmuebles que, por no necesitarse ya para el servicio de las líneas, se propone enajenar la Compañía.*[79]

Dos meses después, la administración molinista obtuvo un préstamo por 825 000 Libras, cuya escritura de fideicomiso se firmó en la ciudad de Nueva

[77] M. Vidal Rivero, *op. cit.*, p. 74.
[78] *AHSCT*, 1909, p. 31.
[79] FF. CC. U. Y., S. A., *Informes... 5 de marzo de 1910*. Mérida, 1910, uu. 26-26.

York el 25 de mayo de 1910 y se protocolizó en México, D. F. pocos días después. A esta deuda se le conoció como "deuda inglesa" y fue la que más problemas llegaría a causar a los Ferrocarriles Unidos de Yucatán.[80]

8. *Últimos años de la administración privada de los ferrocarriles de Yucatán: 1911-1915*

La convulsión político-militar que azotaba a la mayor parte del país desde 1910 —por pugnas entre distintos grupos de la clase dominante, por la movilización de la pequeña burguesía, por la creciente insurrección agraria— no englobó al estado de Yucatán; a excepción de dos o tres poblaciones alejadas entre sí como fue el caso de los tumultos de Valladolid (1910), Peto y Temax (1911). Con todo, los problemas políticos que en estas poblaciones se presentaron obedecieron a aspectos muy particulares de sus regiones y, por tanto, carecieron de trascendencia estatal y nacional.

Es cierto que entre 1911 y 1915 se observaba una vida política cada vez más agitada en Yucatán; pero ello obedecía, ante todo, a los cambios de gabinete, consecuentes con los cambios de gobierno que se efectuaban a escala nacional.

La economía del estado tampoco sufrió trastornos de consideración en los años aludidos; pues la oligarquía local, vinculada a los monopolios norteamericanos, no había sido afectada en sus intereses económicos, ni políticos, desde la caída del gobierno del general Díaz. Su desplazamiento no se presentaría sino hasta muchos años después.

a) Continuidad de las operaciones ferrocarrileras

Los Ferrocarriles Unidos de Yucatán siguieron, en cuanto a su organización y administración, los pasos marcados en los años anteriores a 1911. Si bien es cierto que en 1914 la empresa se hundiría en una profunda crisis, difícil de recuperar a corto plazo, no es menos cierto que ésta se debió a una acumulación de dificultades, que se iniciaron desde las administraciones que inauguraron la unificación de la red.

Los servicios ferroviarios de transporte de mercancías y pasajeros no se vieron alterados en lo más mínimo a lo largo de estos años, más bien, aumentaron. Los ingresos de los Ferrocarriles Unidos, en ambos renglones, presentaron una tendencia ascendente de 1910 a 1914. En el primer año recabaron la cantidad de 1 475 055.55 pesos, por fletes, y 821 039.22 pesos, por pasajes; y en el último de los años, recabaron 2 046 701.25 y 1 254 785.50 pesos, res-

[80] M. Vidal Romero, *op. cit.*, pp. 77-78.

pectivamente.[81] De los fletes, el henequén, el maíz y la leña fueron los productos que ocuparon los primeros lugares en el tonelaje arrastrado.[82]

En los años de 1912 y 1913, las utilidades —diferencia entre activo y pasivo— ascendieron de 1 033 034.36 a 1 085 104.30 pesos, y fueron éstas las más altas registradas, posiblemente, en toda la historia de los ferrocarriles, al menos hasta 1915.[83] Inclusive, todavía en 1913 se hicieron las últimas inversiones para concluir la terminación de los ramales a Espita y Tizimín en la línea este.[84]

En Yucatán, por tanto, no ocurrió como en otros estados, donde la violencia afectaba a los ferrocarriles y les obstaculizaba su operación normal. No hubo, pues, voladuras de trenes, asaltos a los vagones de pasajeros, destrucción de vías, puentes, etcétera.

b) Continuidad de la administración oligárquica Molina-Montes

Los socios que integraron los distintos consejos directivos de los Ferrocarriles Unidos durante estos años fueron más o menos los mismos que formaron el consejo desde la administración de 1908. Los cambios producidos ocurrieron en el interior del mismo grupo, debido, tal vez, al tipo y monto de su tenencia de acciones. En los cambios de consejos de 1911, 1913 y 1914, encontramos siempre presentes a José Palomeque, Joaquín Peón, Julián Aznar, Carlos Urcelay, Augusto Cámara y Avelino Montes, entre otros.

De los socios incluidos, el más importante fue sin duda Avelino Montes, español de origen y yerno de Olegario Molina: aquél quedó al frente de las distintas negociaciones comerciales y financieras del clan, cuando Molina abandonó el país tras la caída del general Porfirio Díaz. Avelino Montes era, además, quien seguía sosteniendo relaciones con el monopolio *International Hervester, Co.*, para controlar la comercialización del henequén.

Montes y sus socios continuaban utilizando a los ferrocarriles como medio de presión sobre los diversos hacendados; pues como escribiría más tarde Salvador Alvarado:

> *MONTES y los suyos manejaban los ferrocarriles en su provecho; y los ferrocarriles se perdían y se acababan sin que hubiera recursos para reponer*

[81] G. Ferrer de Mendiolea, *op. cit.*, pp. 574, 575, 576.

[82] Para comparar cantidades en los años 1913 y 1914, consúltense, para el primer año: *Ibid.*, p. 576, y para el segundo: *El Economista mexicano*, 30 de mayo de 1914, Tomo LVIII, Núm. 9, p. 90.

[83] G. Ferrer de Mendiolea, *op. cit.*, p. 577.

[84] Con la construcción de esta última vía se cerró el periodo de construcciones de ferrocarriles en Yucatán que duró 38 años, comprendiendo 602 km de vías. Desde entonces no ha vuelto a tenderse otra línea o vía de la misma importancia o magnitud de los años anteriores.

su material rodante ni sus vías, porque las utilidades de la gran riqueza del henequén se quedaban en el extranjero.[85]

c) Declaración de la crisis de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán

Pese a las operaciones realizadas por los ferrocarriles y al monto de las utilidades por ellos obtenidos, las distintas administraciones que funcionaron hasta 1915 pusieron poco empeño por desarrollar una explotación con vista a largo plazo y acorde a las crecientes necesidades del sistema. Los fondos para cumplir con sus compromisos no eran suficientes y la deuda inglesa no había podido ser liquidada; ni siquiera había disminuido desde que fuera concertada. Por si esto fuera poco, en la asamblea extraordinaria del 11 de mayo de 1914 su consejo de administración propuso:

...que no se pagase mayor dividendo de los $10.00 *por acción anticipados, dada la situación financiera [precaria] en la Compañía y la opinión del Consejo Consultivo en la ciudad de México...*[86]

d) Primera administración estatal de los ferrocarriles yucatecos

Una nueva etapa en la vida de los ferrocarriles de la península se abrió con el arribo del general constitucionalista, Salvador Alvarado a Yucatán. Esta etapa se caracterizó por las reformas económicas, sociales y políticas emprendidas por el mílite; entre las cuales figuraron la reestructuración de la propia empresa de los Ferrocarriles Unidos, y la organización social y política de los trabajadores ferrocarrileros.

Una vez instalado Alvarado en Yucatán, pudo conocer directamente los problemas deficitarios que afectaban a la economía de los ferrocarriles. Asimismo, se percató de los grandes intereses económicos y políticos de los poderosos comerciantes y hacendados de la región.

La primera tarea que Alvarado realizó para socavar el poder de la oligarquía consistió en incautar y militarizar los ferrocarriles en favor de su gobierno; y nombrar, desde luego, un cuerpo directivo encargado de estudiar la forma de auspicio correspondiente. Dentro del primer consejo directivo se encontraba Carlos Castro Morales, el cual era un trabajador de los Ferrocarriles Unidos, que se había distinguido por sus constantes enfrentamientos con las administraciones pasadas y que había sido el primero en intentar la organización de los obreros ferrocarrileros de Yucatán.

En resumen, el general constitucionalista expresaría años más tarde —en

[85] Salvador Alvarado, *Mi actuación revolucionaria en Yucatán*, México, Librería de la Vda. de H. Bouret, 1918, p. 85.

[86] FF. CC. U. Y., S. A. *Asamblea general ordinaria de 30 de marzo y extraordinaria del 11 de mayo de 1914. Informe del Consejo de Accionistas y de los Consejeros, Balance General de 1913...* Mérida, Yucatán, Imprenta Loret de Mola, 1914, s/p.

1918— que el control de la compañía de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán lo había efectuado por las siguientes razones:

1. Por que el Banco Nacional había llegado a controlar la mayoría de las acciones de los ferrocarriles;

2. Por el peligro de que los ferrocarriles cayeran, en definitivo, en manos del capital extranjero, dado el origen del banco citado;

3. Por el abandono en que se encontraban los trenes en sus distintas líneas, lo cual los había hecho ya inútiles para trasladar la producción agrícola del estado;

4. Para que los trenes ayudaran, efectivamente, a transportar el henequén, sin descriminar la producción de los distintos grupos de hacendados, y

5. Para coordinar el transporte ferrocarrilero del henequén, con la comisión reguladora de los precios del Henequén.[87]

El gobierno del jefe sinaloense tuvo que realizar inversiones cuantiosas para sacar a los ferrocarriles de la crisis en que se encontraban. De puño y letra de Alvarado se lee:

> *Para esa reorganización ha sido necesaria la inversión de UN MILLÓN Y MEDIO DE DÓLARES, empleados en adquirir locomotoras, rieles, cuatrocientos carros de carga (furgones) y elementos para la completa reparación del antiguo material rodante. De esta manera quedarán resueltas todas las dificultades. . .*[88]

Hay que considerar que el interés del gobierno de Alvarado para reorganizar las líneas ferrocarrileras, así como para renovar una buena parte del equipo de éstas, se debió también a las necesidades de henequén que el mercado internacional tuvo al estallar la Primera Guerra Mundial. La demanda de fibra yucateca en dichos mercados requirió de un servicio de transporte rápido y eficaz.

9. *Conclusiones*

1. El desarrollo ferroviario en Yucatán contribuyó a extender las relaciones capitalistas de producción: auspició la integración de los mercados regionales y de éstos con el internacional; la movilidad geográfica de la fuerza de trabajo libre y asalariada; la impulsión de una clase burguesa, comercial, industrial y financiera, fuertemente monopolista, etcétera. Pero a la vez, y paradójicamente, contribuyó a fortalecer las condiciones precapitalistas de la producción agropecuaria. Todos estos cambios se enlazan en un proceso largo y contradictorio, en el que se produjo una subsunción real y formal del trabajo al capital. Proceso que encontraría un punto de superación parcial con el conjunto de reformas burguesas emprendidas por Salvador Alvarado a partir de 1915.

[87] *Ibid.*, pp. 125-129.
[88] *Ibid.*, pp. 128-129.

2. La política de concesiones otorgadas por el gobierno federal al Estado de Yucatán y a particulares de la región para el tendido de vías de ferrocarril obedeció al interés de integrar nacionalmente y de limitar a la entidad en términos políticos y militares. Por su parte, la oligarquía yucateca aprovechó —y presionó— la extensión de concesiones por el interés que tenía de incrementar sus giros económicos y su estabilidad política, y, particularmente, de enlazarse con el mercado internacional. Además, el ferrocarril se le presentó a la oligarquía como un medio de control político sobre las autoridades subalternas del Estado.

3. El control de los ferrocarriles, ejercido primero por parte de empresarios privados y, luego, por parte del gobierno del estado, reflejó las pugnas existentes entre distintas facciones de la clase dominante local, ya que dicho control significó el lograr dos tipos de ventajas. En primer lugar, de tipo económico: lograron dominar aquellos mercados de productos agrícolas y semindustrializados a donde tenían acceso los trenes, por medio de negar arbitrariamente el uso de transporte a los grupos de bandos contrarios; las ganancias obtenidas en la explotación ferrocarrilera pudieron utilizarlas con suma facilidad en giros distintos al ferroviario, tales como el comercio y el financiero. En segundo término, de tipo político: pudieron centralizar su autoridad jurídica y política para imponer formas de organización social, acordes con sus intereses económicos; de esta manera, contuvieron las sublevaciones que muy frecuentemente llegaron a presentarse en distintas regiones del Estado.

4. El tendido de las vías de acero contribuyó a que en algunas regiones del Estado de Yucatán se intensificara el proceso de acumulación originaria de capital, debido a que la tierra aumentó de valor muy considerablemente, al ser atravesada por las líneas. Consecuentemente, no pocos hacendados ejercieron su poderío, tanto económico, como político y militar, para despojar de sus tierras a los auténticos propietarios. Los fundos —con grandes dimensiones— fueron utilizados por los hacendados en la producción de artículos de exportación en gran escala, principalmente de henequén.

5. La oligarquía yucateca —que estuvo representada, primero, por el grupo de los Escalante y, después por los Molina y Montes— llegó a imponerse políticamente sobre la gran masa de hacendados y comerciantes, aún después de 1910, gracias al control ejercido sobre el monopolio de la producción y comercialización henequeneros, así como sobre el consorcio ferroviario. La oligarquía siempre utilizó al monopolio y al consorcio como un eficaz medio de presión, para establecer condiciones favorables en el comercio y en las finanzas.

En lo ralacionado a nuestra temática ferrocarrilera, podemos afirmar que las pugnas desplegadas entre los distintos grupos pertenecientes al bloque dominante, que utilizó a su favor las líneas yucatecas, son harto significativas para entender la dinámica de su lucha desplegada en el Estado, tanto en lo económico como en los político.