

Capítulo 7
***Estado, empresas extranjeras y estrategias alrededor
de una ruta interoceánica: el Istmo de Tehuantepec,
México, 1868-1899***

Paolo Riguzzi

DOI: <http://dx.doi.org/10.18616/transp07>

SUMÁRIO

Este capítulo analiza el desenvolvimiento de la ruta de Tehuantepec como proyecto de comunicación interoceánica en el periodo 1868-1899, correspondiente a un largo ciclo de diseño y construcción del ferrocarril en el istmo mexicano, que inició bajo el control de empresas estadounidenses, pasó al de una empresa estatal y, después del fracaso en construir una línea apta al tráfico interoceánico, transitó hacia la inusual fórmula de la sociedad mixta entre el Estado y un grupo británico. En particular, a través del examen de sus diferentes modalidades de gestión durante el periodo, el ensayo pretende explicar los obstáculos que afectaron al ferrocarril e interfirieron en el desarrollo de la ruta.

El istmo de Tehuantepec se asienta en una franja de territorio comprendida entre los grados 15°40' y 18°45'N de latitud, perteneciente a los estados de Veracruz y Oaxaca, donde el territorio mexicano alcanza el punto de menor distancia entre los océanos Atlántico y Pacífico, que en línea de aire es de alrededor de doscientos quince kilómetros, sobre un eje norte-sur, con una elevación máxima de alrededor de doscientos cincuenta metros sobre el nivel del mar. El interés mexicano por el istmo, en una zona que era predominantemente indígena, se cifraba en la apertura de una ruta que pudiera convertir a Tehuantepec en un eje de la comunicación entre continentes. Era un interés con raíces coloniales, que de las ideas de Hernán Cortés llegaba a la obra de Alexander von Humboldt y que se afianzó con el surgimiento del México republicano (Larrainzar, 1877). El decreto del 1 de marzo de 1842 estableció que “la apertura del camino haría de México el centro del comercio y de la navegación de todas las naciones” y esa idea se reprodujo en las décadas sucesivas, con abundantes ecos en el siglo XX y hasta hoy.

La integración física de Estados Unidos como potencia continental, tras la guerra de 1847 con México y la anexión de California, detonó una vasta serie de cambios espaciales y económicos, cuyos impactos se extendían claramente más allá de las nuevas fronteras nacionales. Entre ellos destacó la activación de los proyectos de comunicación del Atlántico al Pacífico, por ferrocarril y barco. La construcción del Ferrocarril de Panamá, finalizada en 1855, y de la línea transcontinental en Estados Unidos, concluida en 1869,

fueron las concreciones principales, sin que las dos vías saciaran la demanda y la búsqueda de otras rutas interoceánicas. Además, la dinámica del creciente intercambio comercial en escala mundial, estimulado por la reducción de los costos de transporte gracias a la navegación de vapor, se enfocó en las ventajas interoceánicas de los istmos americanos, en función de acortar dramáticamente el espacio-tiempo del comercio internacional.

En este cuadro, el catálogo de las posibles rutas ístmicas americanas se focalizó en tres zonas, Nicaragua, Panamá y Tehuantepec, las primeras dos volcadas a la construcción de un canal y la tercera, de una vía férrea. El tema de la ruta de Tehuantepec y el ferrocarril han sido objeto de una nutrida serie de trabajos, que han abordado aspectos comerciales, diplomáticos, ingenieriles, sociales y territoriales, imposibles de reseñar aquí.¹ Un balance somero de esta historiografía revela que la dimensión financiera no ha sido objeto de atención, pese a su centralidad para sostener al proyecto de la ruta interoceánica, cuya característica era la magnitud del costo. Lo que se plantea aquí es un acercamiento al financiamiento, tanto exterior como doméstico, disponible para la construcción del ferrocarril, con el fin de entender qué papel jugó en las diferentes fases.

Un esquema analítico basado en el criterio del control sobre el ferrocarril lleva a distinguir dos etapas, con un punto de giro entre ellas determinado por la intervención gubernamental: la de las empresas estadounidenses, de 1868 a 1882, y la etapa de la empresa estatal, de 1882 en adelante. Parece una dicotomía obvia, ya que no solo separa público y privado, sino también lo mexicano y lo estadounidense, pero que tiende a opacar las diferencias al interior de cada etapa, así como los posibles elementos de continuidad entre ellas. Si el enfoque se extiende más allá de la organización predominante y abarca el tipo de gestión de la ruta, se encuentran diversas modalidades financieras y empresariales, que se exponen en la Tabla 1, junto con los resultados de cada una, en cuanto al desarrollo del proyecto interoceánico.

¹ El punto de partida del interés académico por la ruta interoceánica se puede situar en el estudio de Glick (1959). En la historiografía es posible reconocer la división entre trabajos que se ocupan de la etapa preferroviaria, entre los cuales destaca Suárez Argüello (2013), y los que estudian el ferrocarril a partir de finales de siglo XIX, tras su primera construcción (Reina, 1992; Garner, 1995; Rojas, 2004; Van Hoy, 2008).

Tabla 1 - Etapas en la gestión de la ruta, 1868-1899

Etapas	Empresa	Financiamiento	Resultado
1868-1882 empresas de Estados Unidos	Tehuantepec Railway Company, 1868-1877	Sin capital	Ninguna construcción – el trazo se basó en planos de la década de 1850
	Tehuantepec Inter Ocean Railroad, 1879- 1882	Bonos hipotecarios	Construcción de 40 km y trazo casi completo de la vía
1882-1899 empresa es- tatal	FNT, 1882-1887	Fondos del presupuesto federal	La línea llega hasta 108 km
	FNT, 1888-1894	Deuda exterior federal	Finalización de una línea de 305 km, no adecuada al tráfico interoceánico
	FNT, 1895-1899	Transición hacia la sociedad entre Estado y privados	Planes para la reconstrucción integral de la línea y los puertos

Nota: la sigla FNT significa Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

Fuente: Elaboración del autor.

De entrada, es posible observar que las cinco etapas no se caracterizan por una sucesión lineal, por los varios cambios que experimentaron, ni por una dinámica evolutiva, por lo que concierne al desarrollo que remite a la necesidad de identificar la relación entre empresas, finanzas y resultados. El ensayo inicia presentando los antecedentes y los fundamentos de la ruta interoceánica de Tehuantepec, seguidos por el análisis de sus fases de gestión.

El Istmo de Tehuantepec y la trayectoria de los proyectos interoceánicos

El de la localización privilegiada del istmo con respecto al comercio mundial, si bien era un tópico consolidado en el ideario político-administrativo

mexicano del siglo XIX, se expresó durante mucho tiempo como una noción de tintes geográficos inciertos, por la carencia de datos y estudios. La información de la que se disponía era procedente de la expedición del ingeniero Gaetano Moro, a comienzos de 1840, y, sobre todo, la de la Marina estadounidense de 1852, guiada por el Mayor General Barnard y el ingeniero J. J. Williams, quienes elaboraron sendos informes topográficos, pero no estudios de viabilidad y rentabilidad.

La idea ordenadora era que el istmo de Tehuantepec ofrecía la ruta más cercana a una supuesta línea axial del comercio internacional y eso, aunado a las características físicas de la zona –la distancia relativamente corta entre océano y océano, y la ausencia de barreras orográficas importantes–, lo convertía en un corredor estratégico para el tráfico mundial. Esa noción se consideraba de evidencia palmaria y llegó a conformar una retórica de la grandeza ístmica de México, y del ferrocarril como instrumento para alcanzarla, que parecía no necesitar comprobación y no admitía cuestionamientos.

Sin embargo, el ideario acerca del potencial estratégico de Tehuantepec estaba calibrado sobre la navegación de vela, en un momento en que la de vapor estaba alterando el significado del espacio y reorganizando las rutas comerciales, en función de los costos y la disponibilidad de carbón, ya no de las distancias absolutas. Los partidarios de Tehuantepec, públicos y privados, siguieron confiando, en cambio, en la imagen estática provista por las tablas de distancia, que prometían grandes reducciones de recorrido, a través de esa ruta, con respecto a las demás. Frente a las proyecciones de grandeza ístmica, la zona del istmo se caracterizaba por tener un asentamiento endeble, con una estructura de actividades comerciales muy reducidas, salvo por la explotación de maderas preciosas en la parte atlántica, que, por otra parte, se estaba acercando al borde de la sostenibilidad ecológica. Por otro lado, la ausencia de puertos naturales, en particular en la costa pacífica, convertía al istmo en un recurso inerte desde el punto de vista interoceánico.

El proyecto de Tehuantepec entró en una etapa operativa en los años cincuenta del siglo XIX, como resultado de la expansión de Estados Unidos, que estimuló el interés de la diplomacia de Washington por la zona del istmo, mediante

la adquisición directa del territorio, que México rechazó durante la negociación del tratado de Guadalupe Hidalgo, en 1847, o la supervisión “protectora”, como estipulado en el tratado Gasden, de 1853 (Terrazas; Gurza, 2011, p. 347-354).²

Inicialmente el carácter modal de la vía –camino o ferrocarril– estaba aún poco definido, al mismo tiempo que dos grupos estadounidenses se disputaron la concesión del gobierno mexicano para encargarse de la ruta. Uno de ellos, la Louisiana-Tehuantepec Company llegó a construir un tramo de un camino para diligencias, que, en combinación con el transporte fluvial por el río Coatzacoalcos, estuvo en operación entre 1857-1859, trasladando, a través del istmo, algunos miles de pasajeros, correo y cantidades modestas de carga. Su operación cesó con la quiebra de la empresa, que mantuvo, sin embargo, ciertos derechos sobre la concesión (Suárez, 2013, p. 277-287).³ En la década sucesiva, mientras en el istmo panameño se verificaba el auge extraordinario de la compañía del ferrocarril de Panamá, el desarrollo del proyecto de Tehuantepec se bloqueó, debido a la guerra civil en Estados Unidos y la inestabilidad política mexicana, con la intervención francesa y el régimen monárquico de Maximiliano de Habsburgo. Durante estos años, por otra parte, se prolongó la disputa jurídica y política entre los dos grupos interesados en la concesión de la ruta; de manera que la cuestión no se reactivó hasta la restauración de la república en México, en 1867.

El manejo especulativo de la concesión ferroviaria, 1868-1878

En octubre de 1867, uno de los primeros actos del presidente Benito Juárez, mediante facultades extraordinarias, fue autorizar al exconfederado

² En 1860, sin embargo, el Senado estadounidense rehusó aprobar el tratado McLane-Ocampo, que concedía derechos de tránsito para ciudadanos, bienes y tropas de su país en el istmo y estipulaba que Estados Unidos y México garantizarían la neutralidad de la ruta.

³ La empresa, cargada de deudas, gozaba de un subsidio del gobierno estadounidense para el transporte de correo y al perderlo no pudo sostener su marcha.

Emile La Sére para abrir la comunicación ferroviaria a través del istmo (México, Secretaría de Fomento, 1868, p. 16). La Sére, un político demócrata e inversionista de New Orleans, había sido uno de los protagonistas del negocio de la concesión desde hace más de una década, como presidente de la mencionada Louisiana-Tehuantepec Company. Detrás de él estaban las mismas figuras que habían participado en la controvertida gestión de dicha empresa, incluyendo miembros de la familia Hargous y Marshall O. Roberts, empresario ferroviario y de la navegación en el golfo de México, y que constituía el núcleo financiero de la empresa (Suárez Argüello, 2013, p. 146-164; Romero, 1894, p. 10-11).

El decreto de Juárez preveía que a los dos años la empresa presentara los planos del ferrocarril junto con los de un camino, y que en los tres sucesivos concluyera la construcción de la línea; requería la participación del gobierno en las utilidades, con 15% de los ingresos, y un derecho por pasajero y bulto transportados y estipulaba que a los setenta años el ferrocarril pasaría a ser propiedad del Estado. A los pocos meses, La Sére solicitó una serie de modificaciones, señalando que las condiciones eran onerosas y no adecuadas a los riesgos del proyecto.⁴ El Congreso mexicano aprobó la solicitud, concediendo reducir la participación en las utilidades y que, a los setenta años, el Estado, en vez de entrar en posesión del ferrocarril, tendría la opción de adquirirlo en dos tercios del valor corriente. Sobre estas bases, en noviembre de 1868 se constituyó la Tehuantepec Railway Company a la cual, en febrero de 1869, La Sére transfirió su contrato-concesión (Tovar, 1872-1874, t. II, p. 365-367; t. III, p. 309-310, 414-415; Tehuantepec Railway Company, 1869).

En ese momento, el escenario externo se había vuelto claramente menos favorable para el ferrocarril de Tehuantepec y las demás rutas ístmicas, a raíz de la apertura del exitoso ferrocarril transcontinental en Estados Unidos, en 1869, que se reflejó en la caída drástica del tráfico y el valor accionario del ferrocarril de Panamá (Maurer; Yu, 2011, p. 47-48). La simultánea y exitosa

⁴ En la legislación mexicana, la autorización para construir un ferrocarril emanaba del poder público, mediante la figura jurídica del contrato-concesión, de naturaleza dual: la del contrato entre la autoridad y el promotor del ferrocarril, y la ley de concesión que lo promulgaba.

apertura del canal de Suez, por otra parte, había reforzado el entusiasmo de gobiernos, inversionistas e ingenieros por los canales artificiales y, de hecho, el Congreso de Estados Unidos aprobó financiar un estudio de los istmos de Darién y Tehuantepec, para averiguar si existían las condiciones para construir un canal (Crowell, 1969). La Tehuantepec Railway Company, como se verá, explotó de manera eficaz esta circunstancia, aunque para fines que no tenían que ver con el desarrollo de la ruta.

La compañía se organizó bajo las leyes de Vermont, con el capital nominal de 18 millones de dólares, enorme pero ficticio, en cuanto que estaba representado solo por el valor de la concesión, sin aportación alguna de fondos.⁵ Frente a un costo de la línea que, según sus propios cálculos, oscilaba entre 8 y 8,8 millones de dólares, la empresa no contaba con recursos propios, ni hizo el intento de conseguirlos (State of Vermont, 1868, p. 219-223; Camino [...], 1870). No disponiendo de capital efectivo para demostrar al gobierno que disponía de fondos, registró en 1871 una escritura de emisión de bonos hipotecarios, por diez millones de dólares, que solo era una simulación financiera. Se trataba de un contrato que no se llevó a cabo, porque jamás la empresa tuvo activos físicos hipotecables. Bajo ese esquema, el financiamiento para los gastos corrientes, tales como la sede en Nueva York, la impresión de materiales, los viajes y ciertos gastos de representación en México, lo proveía Roberts, “el principal impulsor del Ferrocarril de Tehuantepec” (Tehuantepec Railway Company, 1869).⁶

En esta modalidad de capitalismo interoceánico el objetivo no era construir el ferrocarril, sino mantener el control de la ruta, en la espera de que alguna circunstancia externa permitiera valorizar la concesión, para realizar su venta. De hecho, la compañía procuró activamente este factor exógeno, mediante el cabildeo en dos temas: en favor de un tratado México-Estados

⁵ Para efectos comparativos, se considera que la Pacific Mail Steamship, la principal línea marítima en el pacífico, que poseía más de veinte barcos de vapor, contaba con un capital de 10 millones de dólares hasta 1865 y 20 millones después (Kemble, 1950, p. 130-134).

⁶ La compañía no llevó a cabo un reparto de acciones que, en su mayoría, quedaron asignadas a un fondo fideicomisario y ni siquiera llegó a imprimir acciones y bonos, que jamás han aparecido en los mercados de coleccionistas (Shakespeare, 2003, p. 17).

Unidos, que estipulara la protección conjunta de la vía ístmica, como una garantía implícita para la compañía y para obtener el aval técnico oficial acerca de la canalización del istmo de Tehuantepec. En lo que refiere al tratado, si bien entre 1869 y 1872 se verificó una negociación diplomática intermitente, la resistencia mexicana a suscribir un convenio con Estados Unidos y el modesto interés por parte del Departamento de Estado se combinaron para marginar esa opción (Callahan, 1932, p. 481-482). En cuanto al canal, las gestiones fueron más efectivas, como se examinará más adelante.

La Tehuantepec Railway controló la ruta durante casi un decenio, pese a la ausencia de cualquier construcción, gracias a la continua renovación, reforma o prórroga de la concesión, siempre para extender el plazo de inicio de las obras. El incumplimiento de los periodos previstos en el contrato no fue el resultado de la incapacidad técnica o la insuficiencia financiera, sino el reflejo de una lógica rentista y no desarrolladora. Obviamente, ese tipo de control, para subsistir a lo largo de tantos años, debió contar con una amplia protección política durante las presidencias de Juárez y Lerdo de Tejada. A reserva de documentar este aspecto con mayor precisión, parece evidente que dicha protección solo podía proceder de personajes en las altas esferas del gobierno, puesto que era el poder ejecutivo, a través de la Secretaría de Fomento, el que se encargaba de tratar con la empresa y negociar los contratos, que luego el Congreso estaba llamado a aprobar.

En sus primeros dos años de existencia, la Tehuantepec Railway realizó únicamente actividades con carácter de puesta en escena para cumplir con los trámites formales del contrato. Primero, en mayo de 1870 envió al ingeniero J. J. Williams al istmo, acompañado por un ingeniero militar mexicano, con la tarea de realizar el reconocimiento de la línea, que en realidad no se llevó a cabo, puesto que la empresa se basó en los mapas, planos y perfiles de las expediciones de los años cincuenta, en las que Williams había participado. Luego, en enero de 1871, efectuó la ceremonia de inauguración de los trabajos, con llegada de un vapor de la armada estadounidense que transportó a un pequeño equipo de ingenieros, quienes al poco tiempo volvieron a Estados Unidos (México, Secretaría de Fomento, 1882-1888, tomo II, p. 4-10). De allí en adelante se

abrió la secuencia de renovaciones, bajo varios nombres, que el Congreso mexicano otorgó puntualmente a la empresa. Eso ocurrió en mayo de 1872, en enero y noviembre de 1874 y en mayo de 1876, después de lo cual, como se verá, el asunto empezó a causar fricciones y controversias políticas.

El mecanismo central para la gestión especulativa de la ruta fue el de mezclar la concesión ferroviaria con la de un canal navegable, otorgada a la compañía, pese a que se trataba de una opción prácticamente imposible, en vista de las características físicas del istmo. Aun antes de contar con los resultados del estudio que la empresa y los comisionados mexicanos iban a hacer de forma conjunta, el gobierno juarista presentó una iniciativa de ley para que se pudiera también construir un canal; el estudio obviamente fue favorable y a finales de 1870 el Congreso aprobó la apertura de un canal para embarcaciones de hasta seis metros de calado, es decir adecuado solo para buques de vela o vapores de pequeñas dimensiones (Camino [...], 1870). Luego, la expedición del comandante Robert W. Shufeldt de la armada de Estados Unidos, en 1871, pareció confirmar los resultados de la comisión, aunque dentro de un esquema muy improbable, por la gran complicación técnica (más de 140 esclusas) y los costos desorbitados. El argumento central de Shufeldt en favor del canal de Tehuantepec tenía un fundamento estratégico, no técnico, ligado a la cercanía del istmo mexicano, que definió “una extensión del río Mississippi al Océano Pacífico. Convierte al Golfo de México en un lago americano [...] la única ruta que nuestro gobierno puede controlar enteramente” (Shufeldt, 1872, p. 20).

Esta visión militar-comercial no fue suficiente para alterar las coordenadas básicas del problema interoceánico en Tehuantepec, pero sí para mantener en vida la concesión de la compañía. En 1872 el Congreso mexicano revalidó las dos concesiones iniciales, para el ferrocarril y el canal; las que se renovaron en 1874, sin avance alguno en la obra, bajo el pretexto de esperar la decisión de la comisión estadounidense encargada de seleccionar la ruta ístmica más conveniente.⁷ A finales del mismo año la compañía solicitó un nuevo contrato, que no solo estipulaba la prórroga de un año, sino un subsidio

⁷ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 6º Congreso, t. I, p. 817-818; id., 7º Congreso, t. I, p. 1086.

de 9.000 pesos por kilómetro, ofreciendo a cambio realizar obras en las terminales atlántica y pacífica de la línea.⁸ Otra vez, el Congreso le concedió lo pedido, aunque reduciendo el plazo a diez meses y el subsidio a 7.500 pesos.⁹ En 1875 se postergó otra vez el plazo para iniciar la construcción, con la justificación de que la crisis económica de 1873 había dislocado las finanzas internacionales y era imposible hallar financiamiento para grandes proyectos.¹⁰

En 1876 se negoció un nuevo contrato entre empresa y gobierno, que el Congreso aprobó, pero que resultó ser el último eslabón en la secuencia.¹¹ Entre tanto, la comisión estadounidense sobre los canales interoceánicos llegó a la conclusión de que la mejor ruta era la de Nicaragua, quitando todo sustento a la idea del canal en el istmo mexicano (Crowell, 1969). A los pocos meses, cuando la Tehuantepec Railway volvió a pedir la enésima extensión del plazo para iniciar los trabajos, ello suscitó un enfrentamiento político en el Congreso mexicano.¹² En ese momento, el tema de la concesión del ferrocarril se inscribió en el contexto de la escisión del bloque liberal, por el levantamiento de Porfirio Díaz en contra del presidente Lerdo de Tejada. Los congresistas favorables a Díaz vieron la cuestión de la vía ístmica bajo el prisma de la complacencia absoluta por parte de los gobiernos anteriores y manifestaron su oposición tajante a alargar la cadena de incumplimientos. Así, el Senado rechazó el contrato y el asunto quedó pendiente, en un limbo administrativo, sin que la visita del presidente de la empresa a México pudiera arreglar la cuestión con el gobierno de Díaz (Callahan, 1932, p. 482).¹³

Ante esta restricción, el grupo de La Sere y Roberts no se dio por vencido e intentó integrar nuevos socios, con el objetivo de seguir controlando la ruta a través de una fachada empresarial diferente o, en su defecto, conseguir una ganancia financiera mediante el traspaso de la concesión. Logró involucrar

⁸ Las obras portuarias propuestas eran el dragado de la boca del río Coatzacoalcos y la construcción de un dique en Salina Cruz.

⁹ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 7º Congreso, t. III, p. 586, 846-847.

¹⁰ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 8º Congreso, t. I, p. 363, 549-550.

¹¹ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 8º, t. II, p. 471-472.

¹² Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 8º Congreso, 1876, t. 2, p. 471-473.

¹³ Diario de los Debates de la Cámara de Senadores, 8º Congreso, p. 97.

a un grupo encabezado por un empresario de la construcción, Edward Learned, interesado en desarrollar el proyecto de vía férrea, con quien arreglaron un contrato de participación en la concesión. De esta forma, pretendiendo haber reorganizado la compañía, los agentes de la vieja empresa negociaron con el gobierno de Díaz, otro contrato-concesión, suscrito en enero de 1878. En el Congreso se detectaron los vínculos con las figuras del pasado y eso fue suficiente para bloquear el asunto (México, Secretaría de Fomento, 1882-1888, t. II, p. 1201-1215, 1220).¹⁴ Para vencer las resistencias, unos diputados cercanos al gobierno presentaron un proyecto de ley para declarar “caducas e insubsistentes” todas las varias concesiones hechas a la empresa de La Sére, con el propósito de hacer tabla rasa y demostrar que no había continuidad.¹⁵ En efecto, a finales de mayo de 1879, Díaz decretó la caducidad de todas las concesiones previas, lo cual despejó la sospecha de que subsistieran vínculos oficiales con el grupo anterior.

Recambio estadounidense: construcción y aventura financiera, 1879-1882

Una vez garantizada la salida de escena de la Tehuantepec Railway, el Congreso aprobó de inmediato el contrato con Learned para la construcción del ferrocarril. Este proceso legislativo, curiosamente, se verificó de forma casi simultánea con el congreso de las rutas interoceánicas, en París, bajo la influencia dominante de Ferdinand De Lesseps y su proyecto panameño, y en el que una delegación mexicana hizo una presentación del ferrocarril de Tehuantepec como ruta ístmica alternativa (El Siglo Diez y Nueve, 6/12/1879).

El contrato con el nuevo concesionario se regía por las condiciones resumidas en la Tabla 2.

¹⁴ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 9º Congreso, t. I, p. 725-731.

¹⁵ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 9º Congreso, t. I, p. 751.

Tabla 2 - Términos del contrato-concesión de 1879

Características de la línea	Línea de trocha ancha, de una sola vía partiendo de Coatzacoalcos a un punto aún no definido en la costa pacífica
Plazo de construcción	Tres años, con inicio a los cuatros meses de la aprobación del contrato; se requiere construir un mínimo de 63 km al año
Duración de la concesión	99 años; después de los cuales el ferrocarril pasará a manos del gobierno mediante el pago de \$8.000 por km y la mitad del valor de avalúo de instalaciones y material rodante
Subsidio público	\$7.500 por km, pagables en efectivo o en bonos
Obligaciones de la compañía en los puertos	Drenaje de la barra en la desembocadura del río Coatzacoalcos, hasta alcanzar los 7 metros; abertura de un canal entre la Laguna Superior y el Océano Pacífico
Garantía de cumplimiento	Fianza de \$100.000 para garantizar la construcción
Relaciones gobierno-empresa	Dos representantes mexicanos en la Junta directiva de la compañía

Fuente: México. Secretaría de Fomento (1882-1888, t. III, p. 45-55). La cláusula de la terminal pacífica se modificó en 1880.

Estas condiciones eran por lo general típicas de las concesiones ferroviarias, que se fueron dando de forma masiva en estos años para estimular la construcción acelerada de la red mexicana, que pasó de alrededor de quinientos kilómetros a más de ocho mil en los años de 1880 (Riguzzi, 1996). La excepción estaba dada por las obras en los dos puertos, que eran específicas del ferrocarril interoceánico.

Learned transfirió la concesión a una compañía denominada Tehuantepec Inter Ocean Railroad, incorporada en Massachussets en noviembre de 1879, logrando involucrar en ella a inversionistas de cierta talla, como tenedores de bonos y certificados, bajo condiciones peculiares de asociación. A diferencia de la anterior, la intención efectiva de esta empresa era la de construir el ferrocarril, lo cual, a su vez, parecía viable en el marco del fuerte ciclo expansivo de la economía estadounidense a finales de los años setenta, con el crecimiento de la red ferroviaria en todo el suroeste, la adopción

del patrón oro y el aumento de la oferta monetaria. En este contexto se dio un incipiente flujo de capitales estadounidenses a países vecinos, México en primer lugar, pero también Canadá, Cuba y Centroamérica. El interrogante residía en la posibilidad de atraer fondos también para el proyecto ferroviario de Tehuantepec y en la relación entre recursos disponibles y costos, sobre la cual vamos a enfocar la atención.

En 1879 la Tehuantepec Inter Ocean fijó el costo de la obra en 5,6 millones de dólares, que constituía una subestimación muy gruesa, pero en un informe posterior a los accionistas se cifró el costo en siete millones.¹⁶ Aceptando este supuesto, la cobertura financiera y la estructura de capital de la empresa eran del todo inadecuadas y deficientes, tanto en términos cuantitativos como cualitativos. Al igual que su antecesora, la compañía de Learned se organizó prácticamente sin capital accionario efectivo, pero en este caso adoptando una cifra minúscula, mil quinientos dólares. Para suplir el hueco, la compañía recurrió a una arquitectura contractual ambigua, que, además de reflejar la debilidad de sus bases financieras, no podía generar confianza en sus perspectivas. La compañía consiguió 700.000 dólares a través de la venta de certificados especiales de 5%, con los cuales financió el inicio de las obras. Con este fondo, aunado al subsidio mexicano de 7.500 pesos por kilómetro, planeó construir alrededor de setenta y cinco kilómetros, y equipar el puerto de Coatzacoalcos, la terminal atlántica. La estrategia subyacente era que una vez cruzado ese umbral en el desarrollo del ferrocarril quedara demostrado su valor y así se dieran las condiciones propicias para emitir el grueso del capital y poder llevar a cabo la obra (New York Herald, 6/3/1880; Tehuantepec Inter Ocean Railroad Company, 1882).

Pero el déficit de recursos obligó a la compañía a lanzar una emisión de bonos hipotecarios, por tres millones de dólares, a principios de 1881, cuando los kilómetros construidos eran solo doce y el puerto ni siquiera había sido tocado. Una serie de dificultades se interpusieron en la marcha imaginada por la compañía, desmontando sus previsiones. La escasez de mano de obra en la zona, por lo menos al nivel de remuneración inicial, dificultó el arranque de

¹⁶ Recuérdese que la anterior empresa había estimado el costo en alrededor de ocho millones.

los trabajos y llevó a que se importaran brazos desde la zona central del país, incurriendo en costos mayores; una epidemia de fiebre amarilla hizo estragos y la intensidad de las lluvias causó la interrupción de los trabajos durante varios periodos (Diario Oficial, 18/8/1880 y 16/10/1882; El Siglo Diez y Nueve, 10/12/1880).

En esa condición de desarrollo raquítrico, la compañía trató de vender sus bonos, con un interés de 7%, a la par, con una prima en certificados 5% convertibles (New York Sun, 24/1/1881). Eso significaba un rendimiento real de 8.65% anual para el tenedor, mismo que no fue suficiente para inducir una participación significativa de inversionistas. La emisión se hizo de manera independiente, sin contar con el respaldo de casas financieras y resultó un fracaso, consiguiendo solo menos de una cuarta parte de los bonos, alrededor de 700.000 dólares.

Así que, después de dos años, la compañía había conseguido fondos de renta fija por 1,4 millones de dólares, una cifra bruta sobre la cual tenía que pagar intereses, sin tener ingreso alguno; más el subsidio mexicano, que se recibía por tramos de cinco kilómetros construidos y que, en total, hubiera aportado aproximadamente dos millones de pesos (Engineering News, 29/10/1881, p. 441).¹⁷ Es decir que los recursos disponibles no solo no podían alcanzar para terminar una línea cuyo costo se había estimado, a la baja, en siete millones de dólares, sino también insuficientes para alimentar la construcción de forma más paulatina. Eso obligó a la empresa a solicitar, consiguiéndolas, tres prórrogas temporales del plazo previsto para la conclusión, que lo extendió hasta mediados de 1883, pero dejando en una zona gris otro requisito contractual, el de la construcción de sesenta y tres kilómetros por año. En la primavera de 1882, el saldo de la obra arrojaba cuarenta kilómetros concluidos, de los cuales solo treinta aceptados por parte del gobierno mexicano y casi treinta con terracerías y terraplenes.

¹⁷ En un informe a los accionistas, en octubre de 1881, el presidente de la compañía aseguró que los fondos que la compañía había allegado sumaban poco más de 1,5 millones de dólares. Probablemente eso incluía al subsidio recibido en pesos plata. Debido a la depreciación de la plata, el tipo de cambio del peso frente al dólar, en ese momento, era de aproximadamente 86-88 centavos.

La revocación de la concesión y el control del Estado

Al mismo tiempo que la Tehuantepec Inter Ocean afirmaba en sus documentos contar con la protección del gobierno mexicano y solicitaba la cuarta extensión del plazo de construcción, en el gabinete del presidente Manuel González crecieron las dudas acerca de la solvencia de la compañía y se fue abriendo camino la idea de anular la concesión.¹⁸ Esa fue la premisa para la maniobra política que, en mayo de 1882, cambió a profundidad la naturaleza y el estatus del ferrocarril ístmico. Un grupo de senadores presentó una iniciativa de ley que, con el fin de acelerar la realización, autorizaba al ejecutivo a reformar el contrato o celebrar uno con otra compañía constructora; pero incluyendo entre las opciones la de “declarar, llegado el caso, la caducidad de la concesión actual”¹⁹. La comisión que evaluó la iniciativa fue más explícita, plasmando un proyecto de ley para que el gobierno se hiciera cargo del ferrocarril, que fue aprobado por unanimidad.²⁰ El Senado fijó el criterio de que la vía interoceánica no era un ferrocarril como los demás, sino un activo especial dentro del patrimonio nacional, destinado a fungir de corredor preferente en el comercio mundial; por consiguiente, la prioridad debía ser la del control estatal, con el cual, además, “se evitan posibles complicaciones internacionales”.²¹ Eso derivó en un decreto del Congreso, con base en el cual el gobierno declaró en efecto la caducidad de la concesión a la Tehuantepec Inter Ocean, disponiendo al mismo tiempo que la vía férrea fuera construida y explotada “por cuenta de la Nación”²².

Se trataba de una medida extraordinaria y de gran impacto, en virtud de dos circunstancias principales. Una residía en la identidad de la parte afectada, una empresa estadounidense de cierta notoriedad, que

¹⁸ El general González ocupó la presidencia entre finales de 1880 y 1884, entre el primero y el segundo periodo de Díaz.

¹⁹ Diario de los Debates de la Cámara de Senadores, 10 Congreso, t. IV, p. 198.

²⁰ Diario de los Debates de la Cámara de Senadores, 10 Congreso, t. IV, p. 224, 259-260.

²¹ Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, 10 Congreso, t. IV, p. 983.

²² Ídem nota anterior.

alegó haber sido objeto de una confiscación injusta y difundió su protesta en la prensa y entre congresistas, cuestionando la buena fe del gobierno mexicano y el estatus del país como receptor de inversión extranjera. Eso obligó posteriormente al gobierno a transar con la empresa e indemnizarla con respecto a los gastos y las propiedades materiales que dejó en el istmo (Romero, 1894, p. 19).²³ La otra circunstancia se refería a la unicidad del control estatal, puesto que, en ese momento y durante las dos décadas siguientes, el sistema ferroviario mexicano estaba en manos de empresas privadas, casi todas angloamericanas, con base en un modelo que le confiaba la construcción y la gestión durante 99 años (Riguzzi, 1996).²⁴

Es oportuno preguntarse acerca de los motivos de un cambio drástico e inesperado que, por lo general, no ha sido tomado en cuenta por la historiografía. No hay evidencia de que fuera una reacción directa a eventos ligados a la competencia ístmica, ni la manifestación repentina de un brote de nacionalismo económico, puesto que lo que se daba en el marco era la política de apertura comercial como la propugnada por el gobierno mexicano. La explicación más convincente tiene que ver con que el gobierno, en vista de la lentitud de la construcción y gracias a los informes de sus representantes en Nueva York, llegó a la conclusión de que la empresa estadounidense vivía en un marco de debilidad financiera y no iba tener la capacidad de realizar el ferrocarril e intervino, justificadamente, para recuperar el control de una línea de especial relevancia y evitar problemas futuros.

²³ A finales de 1882 gobierno y empresa acordaron la indemnización de 1.5 millones de dólares, suma muy cercana al monto de los fondos reunidos por la compañía. El pago, previsto en el lapso de un año, finalizó en 1888.

²⁴ Es de notar la diferencia con lo que fue el modelo de Ferrocarriles Nacionales, en su creación (1908): una empresa privada, controlada por el gobierno mediante una mayoría accionaria y manejada por gerentes autónomos. El de Tehuantepec era un ferrocarril propiedad del Estado.

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el financiamiento estatal

A partir de la eliminación de la empresa estadounidense, el ferrocarril ístmico fue adquiriendo un papel estratégico en la política mexicana de comunicaciones, por lo menos desde el punto de vista de las ambiciones. El propósito gubernamental era que se insertara en la competencia interoceánica, adelantándose a la construcción del canal en Nicaragua o Panamá, con la expectativa de detonar así una poderosa palanca de desarrollo. Sin embargo, el gobierno no creó una organización específica para la empresa estatal y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue una etiqueta que correspondía a una propiedad pública, dependiente de la Secretaría de Fomento, pero sin una estructura propia.

Después de crear una comisión de ingenieros que evaluó la situación de la línea, el gobierno optó por financiar los trabajos con los recursos del presupuesto ordinario y encargó la continuación de la obra al empresario hispano-mexicano Delfín Sánchez, ligado por parentesco a la familia de Juárez y a miembros del gabinete.²⁵ Inicialmente, con el papel de simple ejecutor comisionado, y luego como contratista, bajo condiciones favorables para él, con el pago de \$25.000 por kilómetro construido más el uso de los materiales dejados por la empresa estadounidense y con el compromiso de finalizar la línea para febrero de 1885. Además, el gobierno lo dotó con una suma de alrededor de 700.000 pesos para la adquisición de materiales en Europa (México, Secretaría de Fomento, 1882-1888, t. V, p. 513-524, 599).

Sánchez empezó a construir las partes más fáciles de la línea, en particular en la sección sur, añadiendo alrededor de setenta y tres kilómetros al trayecto dejado por los estadounidenses. Al mismo tiempo se asoció con un grupo de empresarios en la Compañía Mexicana de Navegación del Pacífico, a la que asignó una participación en las utilidades del contrato del ferrocarril,

²⁵ La experiencia de Sánchez se fincaba en su papel como constructor e inversor de un ferrocarril entre la ciudad de México y el vecino estado de Morelos.

con el propósito de traer mano de obra china al istmo, como complemento de la escasa oferta local. La empresa de navegación, que en el papel iba a establecer una ruta fija entre puertos asiáticos y mexicanos, en conexión con el ferrocarril ístmico, tenía en realidad rasgos muy volátiles, por lo que se refiere al capital disponible y los propósitos efectivos. Detrás de la rimbombante retórica acerca de la comunicación transpacífica, se limitó a arrendar dos barcos, para trasladar a trabajadores desde Hong Kong a Salina Cruz, la terminal pacífica del ferrocarril. Sin embargo, el gobierno colonial británico no aceptó la idea y frustró el proyecto (Mandujano López, 2012, p. 99-100).²⁶

La primera fase de la empresa estatal se agotó con la aguda crisis fiscal y financiera de 1884 en México. La crisis, consecuencia de la exagerada expansión presupuestaria de los años previos, el cese del flujo de inversión estadounidense y la depreciación del precio de la plata, puso en jaque a todo el programa de obras públicas (Marichal, 1999). El gobierno se vio obligado a interrumpir los pagos al contratista, lo que derivó en la brusca suspensión de los trabajos. Antes de ello, el resurgimiento de la epidemia de fiebre amarilla había causado enfermedad y muerte en trabajadores, técnicos y gerentes de la obra. Al momento de la interrupción, la línea contaba con ciento ocho kilómetros construidos y sus estaciones, puentes, viaductos solo eran de carácter provisional (México, Secretaría de Fomento, 1883-1885, t. II, p. 291).

Ante este escenario imprevisto se empezó a pensar en un empréstito externo para proseguir las obras o, incluso, dar en arrendamiento la línea a una empresa privada, revirtiendo parcialmente la estatización de 1882, pero eso no resultó viable mientras México siguiera sin pagar su deuda exterior y no indemnizara a la Tehuantepec Inter-Ocean. En tales condiciones, durante cuatro años el ferrocarril recibió solo un mantenimiento básico, que no pudo evitar el deterioro de material rodante e instalaciones. Detrás de este estancamiento de los activos físicos ocurrieron varias modificaciones en la relación contractual entre el gobierno y el contratista, así como entre este último y sus asociados; Sánchez, acreedor del erario federal por los pagos del

²⁶ El gobernador de Hong Kong, respaldado por el Foreign Office británico, consideró riesgosa la emigración de sujetos dependientes de él, debido a la sospecha de enganche, y porque México y Gran Bretaña aún no reestablecían las relaciones diplomáticas, interrumpidas desde 1867.

contrato, traspasó los derechos de construir el ferrocarril a sus socios de la compañía de navegación, encabezados por el empresario mexicano Salvador Malo.

Ferrocarril nacional y deuda exterior

Desde finales de 1886, Malo había empezado una serie de tanteos y negociaciones en Europa para conseguir capitales para el ferrocarril, que fructificaron durante 1887. Explotando la reinserción exitosa de México en el mercado de capitales europeo, tras la conversión de la deuda en 1886, que predispuso favorablemente a los círculos financieros de viejo continente, llevó a cabo un arreglo con un grupo de capitalistas en Londres, integrado por miembros de la alta nobleza y financieros, activo en varios negocios internacionales, en particular minas en Sudáfrica y Estados Unidos, e inversiones en ferrocarriles. En este grupo, que por composición y actividades podría considerarse representativo del *gentlemanly capitalism* victoriano, la figura más visible era la de Edward McMurdo, inversionista estadounidense residente en Londres, famoso por su trabajo en la vía férrea de la Bahía de Delagoa, en Mozambique, que llegaba a la frontera con Transvaal, de importancia geopolítica para el mapa colonial africano (Wilburn, 1996).²⁷ De esta forma, a través de la intermediación de Malo, en 1888 el gobierno mexicano firmó una serie de contratos con McMurdo, que combinaban la construcción y el financiamiento del ferrocarril de Tehuantepec, mediante un empréstito (El Economista Mexicano, 15/11/1888).

La coyuntura parecía propicia en vista de la suspensión de los trabajos en Panamá y los problemas de la empresa francesa de De Lesseps, que desembocaron en la quiebra; mientras, por otro lado, la formación de la Maritime Canal Company en Estados Unidos, para realizar el canal en Nicaragua, pudo haber alentado al gobierno de Díaz a acelerar la construcción

²⁷ La categoría de *gentlemanly capitalism*, acuñada por P. J. Cain y A.G. Hopkins, hace referencia a la alianza entre aristocracia y financieros británicos, en el marco de las relaciones imperiales.

en Tehuantepec. Se aceptó contratar un empréstito por dos millones setecientas mil libras – equivalentes a trece y medio millones de dólares –, en Gran Bretaña y Alemania, para financiar la obra, con un plazo muy largo y a un costo muy elevado (Turlington, 1930, p. 215-216).²⁸ Es de notar que, con pocas honrosas excepciones, la prensa y el Congreso acogieron de forma entusiasta y acrítica al relanzamiento del proyecto de Tehuantepec mediante el endeudamiento externo, esgrimiendo el argumento del destino del istmo mexicano como punto de tránsito del comercio mundial.²⁹

Pese a la visibilidad de McMurdo y su grupo, este episodio no representa una manifestación del “imperialismo de negocios” británico y, más bien, refleja una trama de protección política asociable a lo que varios estudiosos definen el “capitalismo de compadres”, en versión mexicana (Platt, 1977, p. 1-7; Haber, 2002). Quien movía los hilos del proyecto financiero e ingenieril de Tehuantepec era Malo, mediante una maraña de contratos, cuya validez dependía de la protección política de la que gozaba. Gracias a que el gobierno, aún sin darlo a conocer, mantuvo vigente el contrato de construcción del ferrocarril que Sánchez le había traspasado, Malo subcontrató la obra con McMurdo, convirtiéndose en el constructor de la mayor parte de la línea, aunque formalmente bajo la dirección del estadounidense. De hecho, el repentino fallecimiento de este último, en mayo de 1889, no desarticuló el esquema; el gobierno suscribió un nuevo contrato con la testamentaria de McMurdo, mientras que Malo, con un arreglo privado con la viuda, adquirió todos los derechos del contrato y obtuvo el acceso a los fondos del empréstito (Rojas, 2004, p. 58; *The Statist*, 19/3/1892). En esta coyuntura, donde Malo llegó incluso a ser celebrado en México como un héroe empresarial, “uno de los pocos capitalistas nacionales dispuestos a arriesgar su propio dinero” (*Mexican Financier*, 14/6/1890), se determinó una condición contractual

²⁸ Los banqueros compraron los bonos 5% a 69,5 del valor nominal, de manera que los fondos disponibles se reducían a 1,9 millones de libras; de estos, casi un 25% se descontó para cubrir el servicio de la deuda durante la construcción del ferrocarril.

²⁹ Entre las contadas excepciones destacan el periódico *El Diario del Hogar*, que denunció de forma sistemática los costos del ferrocarril y su financiamiento a través de la deuda externa, y el diputado y periodista Francisco Bulnes, que cuestionó los fundamentos del proyecto de Tehuantepec, definiéndolo como una “teología ferrocarrilera”.

muy anómala y perjudicial para los intereses públicos: una infraestructura considerada estratégica estaba en manos de un contratista-constructor que no tenía experiencia de obras públicas y ferrocarriles, y que, además, no era responsable jurídicamente hacia el gobierno, sino solo hacia una testamentaría radicada en Inglaterra.

El empréstito para financiar la construcción sujetaba todos los activos físicos del ferrocarril a una hipoteca por parte de los tenedores de bonos, representados por los banqueros emisores (Seligman Brothers y Dresdner Bank). El renovado optimismo interoceánico hizo pensar a los funcionarios gubernamentales que los ingresos futuros del ferrocarril alcanzarían a satisfacer el servicio de la deuda; como esto no se verificó, la hipoteca resultó en un constreñimiento pesado para el desarrollo del ferrocarril. El contrato preveía un tortuoso mecanismo por el cual el gobierno otorgaba los bonos al contratista, que los vendía a los banqueros, quienes, a su vez, suministraban el dinero para los trabajos. En este circuito se multiplicaban los intermediarios y los gastos, de manera que los recursos tuvieron una merma ulterior y se dificultó la supervisión gubernamental sobre el uso de los fondos.

Malo reactivó la estrategia de traer a jornaleros chinos y arregló con el gobierno portugués, a través de las conexiones de McMurdo, que se le permitiera la “saca de chinos”, esta vez de Macao. A finales de 1889, él y sus socios montaron una nueva empresa para revivir el viejo proyecto, obteniendo una concesión para operar una línea naval entre puertos mexicanos, Salina Cruz, en primer lugar, y los puertos asiáticos. Su única actividad consistió en importar, con buques arrendados, más de un millar de trabajadores chinos al istmo (Mandujano, 2012, p. 101).

La gestión de Malo se caracterizó por el desorden administrativo, y la falta de planeación y coordinación en la obra, típicos de un operador no especializado; pero también por la opacidad sobre el avance de los trabajos y el uso de los fondos, y, muy probablemente, el fraude. Eso fue posible gracias a la distancia y el aislamiento del istmo y, sobre todo, a la protección del Secretario de Fomento, Carlos Pacheco, derivando en un embrollo progresivamente más grave. A finales de 1890, tanto los banqueros europeos, informados

por su agente, como el inspector gubernamental, reportaron a Díaz que en el istmo la situación era crítica, por el retraso en la construcción y la mala calidad de las obras, así como por los gastos descontrolados del contratista.³⁰ El ejecutivo, preocupado por la situación pero también deseoso de evitar un escándalo internacional, empezó a dosificar el flujo de los pagos, reteniendo un porcentaje para precaución e instituyó una partida presupuestal para enviar varios ingenieros inspectores a la zona y es probable que la súbita creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en abril de 1891, que sustrajo a la de Fomento la competencia sobre ferrocarriles y puertos, también haya tenido que ver con el tema de Tehuantepec.

La culminación del problema se dio cuando Malo, sin fondos para proseguir, suspendió los trabajos en septiembre de 1891, lo cual desembocó en una crisis aguda. La organización del ferrocarril se desbarató con una rapidez asombrosa: los trabajadores empezaron a reclamar los sueldos impagos, mientras los jornaleros chinos abandonaron la zona y fueron hasta la frontera norte, causando la alerta de las autoridades migratorias estadounidenses; el gobierno encarceló al ingeniero en jefe de la obra y Malo salió con apremio de México, para refugiarse oportunamente en Europa durante varios años. En total, entre 1889 y 1891 se añadieron solo alrededor de 70 kilómetros al ferrocarril (Rivera, 1894, p. 195-196).

El panorama que emergió después de la salida de Malo de la escena tenía un cariz desastroso para la ruta interoceánica. En la línea faltaban, aparte de ciento cuarenta kilómetros de rieles, más de cien de terraplenes y un tramo de desmonte denso, y nada se había hecho en los puertos (Two Republics, 1/3/1892); los fondos del empréstito se habían consumido con gran rapidez y el sobrante, alrededor de dos millones de pesos, era insuficiente para concluirlo. Además, los banqueros europeos, alarmados por la suspensión y preocupados por el riesgo de impago del empréstito, presionaban amenazando con la ejecución de la hipoteca. La respuesta del gobierno consistió en negociar la rescisión del contrato con la viuda de McMurdo y encargar la terminación del ferrocarril a un equipo integrado por tres ingenieros-construtores

³⁰ Colección Porfirio Díaz, Universidad Iberoamericana, legajo 15, docs. 12.989 y 12.981.

angloamericanos, que contaban con considerable experiencia de ferrocarriles y puertos en México. El trío avanzó unos setenta kilómetros antes de abandonarse a raíz de las dificultades técnicas, el agotamiento de los fondos y el surgimiento de divergencias (Rojas, 2004, p. 38-40).

Lo que permitió salir del estancamiento fue la inyección de nuevos recursos mediante la contratación de más deuda exterior. Primero con los adelantos del Dresdner Bank, que a finales de 1893 prestó 170.000 libras a corto plazo, suficientes para reanudar la construcción, ya con uno solo de los contratistas anteriores, encargado de terminar la línea y construir un muelle en Salina Cruz. Después, cuando se emitió el empréstito federal de 1894, en condiciones de emergencia para las finanzas públicas ante una fuerte recesión, una porción de alrededor de dos y medio millones de dólares se destinó a la terminación del ferrocarril. Bajo la gestión del último contratista, la unión física de los rieles se realizó, a marchas forzadas, en septiembre de 1894, sin que eso tuviera algún significado desde el punto de vista interoceánico. La ausencia de puertos adecuados para recibir buques de cierto calado, la imperfecta nivelación de la línea, las curvas con radio demasiado estrecho y la baja calidad de rieles y durmientes, inadecuados para el tránsito pesado, constituían una infraestructura rudimentaria y no confiable. Incluso el gran muelle de fierro erigido en Salina Cruz fue destruido al poco tiempo por un violento huracán.

El ferrocarril estatal en transición

Una vez concluida la línea de forma azarosa, el destino inmediato del ferrocarril como empresa estatal colocó al gobierno en un dilema, semejante al de los denominados “costos hundidos” en la teoría económica, que remite al interrogante de si era conveniente, tras haber malgastado una fuerte cantidad de recursos, sin resultados, seguir invirtiendo. Por un lado, era imposible utilizar al ferrocarril para los fines comerciales originarios, al mismo tiempo que el tráfico local era minúsculo, inferior a las cinco mil toneladas, y las operaciones generaban un déficit significativo (Garner, 1995); por el otro, su

readecuación interoceánica, incluyendo las obras portuarias, implicaba costos financieros muy crecidos, que las finanzas públicas no estaban en condiciones de soportar.

La percepción de la encrucijada mexicana despertó el interés de algunos grupos por el ferrocarril, pero eso no puso en duda el carácter público de la empresa, defendido en dos frentes. El primero fue ante las insistentes propuestas del magnate Colis Huntington, que controlaba la red ferroviaria de Southern Pacific, la naviera Pacific Mail Steamship y el Ferrocarril de Panamá. La posibilidad de que la vía de Tehuantepec pasara al control de ese grupo, bajo una lógica de monopolio de las conexiones ístmicas, fue vista como una amenaza al campo de acción y la independencia de la ruta de Tehuantepec (Bernstein, 1973, p. 310-312; Garner, 1995). En ese mismo sentido, el segundo frente se dio en la pugna para liberar al ferrocarril del gravamen hipotecario en favor de los tenedores de bonos, para recuperar la autonomía en el proyecto interoceánico. El tema fue objeto de una larga y accidentada negociación entre el Secretario de Hacienda Limantour y el Dresdner Bank, que concluyó en 1899, gracias a la conversión de toda la deuda exterior mexicana.³¹

La solución para el dilema de la vía ístmica fue la de recurrir a un nuevo interlocutor, el grupo británico de Weetman Pearson, que ya había realizado obras públicas de gran importancia en México, como las del desagüe de la capital y el saneamiento del puerto de Veracruz, y adoptar una estrategia en dos tiempos para impulsar el desarrollo de la ruta. En primer lugar, desde 1896 se convino con Pearson un contrato para la reconstrucción definitiva del ferrocarril y el equipamiento de los dos puertos, pero sin que adquiriera vigencia hasta lograr la cancelación de la hipoteca sobre la línea. Segundo, se planeó un esquema de *joint-venture* sucesivo entre el gobierno y él, para la explotación en gran escala del ferrocarril, en el intento de combinar funciones comerciales y propiedad estatal (Garner, 1995; México, Secretaría de Comunicaciones, 1900). Es de notar que, en ese momento, la asociación entre un gobierno nacional y un grupo privado extranjero en la gestión de una

³¹ El archivo de José Y. Limantour, digitalizado por el Centro de Historia de México Carso, contiene una abundante documentación al respecto.

vía de comunicación representaba una práctica no conocida y heterodoxa, en escala internacional.

El punto de viraje fue el año 1899, en el cual, tras la guerra de Cuba, el interés estadounidense por un canal interoceánico, en Nicaragua o en Panamá, se activó de forma poderosa y agresiva. Eso impulsó al gobierno mexicano a replantear la perspectiva del ferrocarril de Tehuantepec, en función de la competencia ístmica. En un documento oficial, el Secretario Limantour afirmó:

Siempre será una notoria ventaja para México, en la competencia que algún día se suscite entre el canal marítimo que llegue a construirse y nuestro Ferrocarril Interoceánico, el haber atraído para éste, antes de que aquél se concluya, el mayor tráfico posible y contar con el tiempo necesario para prepararse a entrar a esa competencia en buenas condiciones (México, Secretaría de Hacienda, 1899-1900, p. 175).

En este sentido, el gobierno hizo un esfuerzo para resolver el problema de la hipoteca incluyéndolo en la conversión de la deuda externa en 1899, de manera que el contrato de obras pudo entrar en vigor en ese año; al mismo tiempo, procedió a afinar el diseño de la sociedad mixta con Pearson, que arrancó en 1902. Las bases contractuales eran la responsabilidad compartida de los dos socios en el financiamiento de la empresa y la división de funciones, reservando para la casa británica el manejo del ferrocarril, y al gobierno las funciones de inspección y supervisión estratégica. La duración prevista, de cincuenta años, y el carácter de la alianza, revelan que los horizontes de la maniobra eran los de adelantarse al canal y aislar al ferrocarril de la influencia estadounidense.

Con base en este arreglo, el complejo ferroviario-portuario de Tehuantepec se concluyó definitivamente en 1907, con un equipamiento de primer orden, financiado a través del endeudamiento externo. Eso permitió un auge comercial súbito e intenso de la ruta mexicana, pero efímero, ya que

a los pocos años la irrupción de un competidor de la capacidad del canal de Panamá, bajo el control de Estados Unidos, modificó de forma drástica el régimen del tráfico interoceánico.

Conclusiones

El caso del ferrocarril de Tehuantepec ofrece una manifestación ejemplar de dependencia de la trayectoria. La línea interoceánica de poco más de trescientos kilómetros, finalizada en 1907, estuvo pendiente durante cuarenta años y la construcción demoró más de un cuarto de siglo a partir del arranque efectivo. Se trató de un ciclo fragmentado, por la sucesión de actores y organizaciones, que llevó a un déficit de unidad y continuidad en la obra, y repercutió en la calidad y en los costos. A lo largo de todo el periodo existieron obvias dificultades para operar a gran distancia de centros urbanos y mercados de bienes y factores, por lo que se refiere a mano de obra, insumos y materiales, así como problemas de operación en la zona tropical del istmo. Tales elementos fueron, por lo general, subestimados por funcionarios imbuidos de nociones poco fundamentadas y desactualizadas, relativas al supuesto destino interoceánico de la ruta de Tehuantepec. Pero eso explica solo una parte de esta situación.

La etapa de gestión estadounidense aportó una fracción pequeña de la línea, en vista de que en ella convivieron dos horizontes diversos: el del control especulativo, sin ningún tipo de desarrollo o inversión, que el gobierno mexicano consintió de forma perniciosa durante diez años, y el de la aventura empresarial sin respaldo financiero, que fracasó por el escaso interés en Estados Unidos. En este sentido, la intervención gubernamental que decretó el fin de la experiencia estadounidense en el istmo fue una respuesta adecuada a lo que, a todas luces, eran notables fallas empresariales.

Pero el cambio a la propiedad estatal no significaba la extinción de los problemas, sino que puso sobre la mesa nuevos dilemas, típicos del ejercicio de la soberanía económica en países de bajo nivel de desarrollo. Bajo el control

gubernamental, la insuficiencia presupuestaria, la débil capacidad administrativa y la colusión entre funcionarios e intereses particulares, determinaron los márgenes de avance del proyecto interoceánico mexicano. La primera llevó a la suspensión abrupta y prolongada de la obra, e hizo mirar al endeudamiento externo como salvación. La segunda y la tercera, de manera entrelazada, propiciaron una serie de graves distorsiones, tales como las ambigüedades contractuales, la falta de especialización en la construcción y la opacidad en la gestión que, en el lapso crucial 1889-1891, hicieron cortocircuito con la disponibilidad de los recursos del empréstito. Eso desembocó en un descontrol generalizado, llevando todo el proyecto al borde del colapso. Los vaivenes ingenieriles y técnicos que le siguieron no representaron sino parches, de manera que a finales de siglo XIX el ferrocarril de Tehuantepec era una infraestructura costosa, defectuosa y disfuncional para el propósito interoceánico, por estar desprovisto, entre otras cosas, de accesos a la ruta, es decir, los puertos en las terminales.

La solución para enderezar esta trayectoria tortuosa y problemática consistió en la adopción de un modelo híbrido, en el que el gobierno se asoció con un poderoso grupo británico, especializado en la gestión de grandes proyectos de ingeniería. La fórmula resultó exitosa desde el punto de vista del resultado técnico, el de contar con un complejo ferroviario-portuario realmente interoceánico, en la primera década del siglo XX. Pero esta decisión mexicana no se gestó dentro de una dimensión inspirada solo en criterios de eficiencia, sino de política internacional, enfocada en rivalizar con los proyectos interoceánicos oficiales de Estados Unidos. Se trató de una estrategia volcada a potenciar la autonomía nacional, que implicó fuertes sacrificios financieros y se apoyó en una ortodoxia de larga tradición, pero no comprobable, la de las ventajas superiores de la ruta de Tehuantepec para el tráfico internacional. La discusión acerca de los beneficios de dicha estrategia sigue abierta.

Referencias bibliográficas

- BERNSTEIN, H. **Matías Romero**. 1837-1898. México: Fondo de Cultura Económica, 1973.
- CALLAHAN, J. M. **American Foreign Policy in Mexican Relations**. New York: The MacMillan Company, 1932.
- COLECCIÓN Porfirio Díaz. Legajo 15, docs. 12989 y 12981. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana, s.d.
- CROWELL, J. The United States and a Central American Canal, 1869-1877. **Hispanic American Historical Review**, [s.l.], v. 49, 1969.
- GARNER, P. The Politics of Late National Development: The Reconstruction of the Tehuantepec National Railway, 1896-1907. **Bulletin of Latin American Research**, [s.l.], v. 14, n. 3, 1995.
- GLICK, E. B. **Straddling the Isthmus of Tehuantepec**. Florida: University of Florida Press, 1959.
- HABER, S. Introduction. The Political Economy of Crony Capitalism. *In*: HABER, S. (ed.). **Crony Capitalism and Economic Growth in Latin America**. Theory and Evidence. Stanford: Stanford University Press, 2002.
- KEMBLE, J. H. A Hundred Years of the Pacific Mail. American Neptune. **A Quarterly Journal of Maritime History**, [s.l.], v. 10, n. 2, 1950.
- LARRAINZAR, M. **Vía de comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec**. México: Ignacio Cumplido, 1877.
- MANDUJANO LÓPEZ, R. **Transpacific Mexico**: Encounters with China and Japan in the Age of Steam (1867-1914). 2012. Tesis Doctoral - University of British Columbia, Columbia, 2012.
- MARICHAL, C. El manejo de la deuda pública y la crisis financiera de 1884-1885. *En*: LUDLOW, E. L.; RIQUER, J. S. (coord.). **Los negocios y las ganancias de la Colonia al México moderno**. México: Instituto Mora, 1999.

- MAURER, N.; YU, C. **The Big Ditch: How America Took, Built, Ran, and Ultimately Gave Away the Panama Canal.** Princeton: Princeton University Press, 2011.
- PLATT, D. C. M. (ed.). **Business imperialism, 1840-1930: An inquiry based on British experience in Latin America.** Oxford: Clarendon Press, 1977.
- REINA, L. **Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec.** Anuario VIII. Veracruz: Universidad Veracruzana, 1992.
- RIGUZZI, P. Los caminos del atraso. Tecnología, instituciones e inversiones en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900. *En:* KUNTZ, S.; RIGUZZI, P. (coord.). **Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950).** México: El Colegio Mexiquense – UAM, 1996.
- RIVERA, M. Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Informe histórico y descriptivo leído ante el Congreso Internacional de Ingenieros. *En:* ASOCIACIÓN DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS. **Anales de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos.** Tomo V. México: Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1894.
- ROJAS, A. **El Ferrocarril de Tehuantepec, ¿El eje del comercio del mundo? 1893-1993.** 2004. 345 f. Tesis (Doctorado en Humanidades) – Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad de Iztapalapa, México, 2004.
- ROMERO, M. **El Ferrocarril de Tehuantepec.** México: Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1894.
- SHAKESPEARE, H. Before the Panama Canal – Part 2. **Scripophily**, [s.l.], v. 26, n. 4, dic. 2003.
- SHUFELDT, R. W. **Reports of explorations and surveys to ascertain the practicability of a Ship-Canal, between the Atlantic and Pacific Ocean by the way of the Isthmus of Tehuantepec.** Washington: Government Printing Office, 1872.
- SUÁREZ ARGÜELLO, A. R. **El camino de Tehuantepec.** De la visión a la quiebra (1854-1861). México: Instituto Mora, 2013.

TEHUANTEPEC INTER-OCEAN RAILROAD COMPANY. **The Tehuantepec Inter-Ocean Railroad, Mexico; Panama and Nicaragua Canals.** New York: Office of the Tehuantepec Inter-Ocean Railroad Company, 1882.

TEHUANTEPEC RAILWAY COMPANY. **The Tehuantepec Railway.** Its Location, Features, and Advantages under the La Sére Grant of 1869. New York: Appleton, 1869.

TERRAZAS, M.; GURZA, G. **Historia de las relaciones México-Estados Unidos I.** Imperios, repúblicas y pueblos en pugna por el territorio, 1756-1867. México: UNAM, 2011.

TOVAR, P. **Historia Parlamentaria del Cuarto Congreso Constitucional.** Tomo 4. México: Ignacio Cumplido, 1872-1874.

TURLINGTON, E. **Mexico and Her Foreign Creditors.** New York: Columbia University Press, 1930.

VAN HOY, T. **A Social History of Mexico's Railroads: Peons, Prisoners, and Priests.** Lanham: Rowman & Littlefield, 2008.

WILBURN, K. Rails Crossed: Imperialists, Republicans and Edward McMurdo. **South African Journal of Economic History**, [s.l.], v. 11, n. 2, 1996.

Fuentes Documentales

CAMINO carretero, camino de fierro y canal por el istmo de Tehuantepec. *En:* MÉXICO. Gobierno de México. **Informes del ingeniero de la Compañía, y del ingeniero del Gobierno de México.** México: Imprenta del Gobierno, 1870.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 6º Congreso, t. I, p. 817-818; id., 7º Congreso, t. I, p. 1086.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 7º Congreso, t. III, p. 586, 846-847.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 8º Congreso, 1876, t. 2, p. 471-473.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 8º Congreso, t. I, p. 363, 549-550.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 8º Congreso, t. II, p. 471-472.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 9º Congreso, t. I, p. 725-731, 751.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, 10 Congreso, t. IV, p. 983.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS. México: Cámara de Diputados, 1872-1882.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE SENADORES, 10 Congreso, t. IV, p. 198.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE SENADORES, 10 Congreso, t. IV, p. 224, 259-260.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE SENADORES, 8º Congreso, p. 97.

DIARIO DE LOS DEBATES DE LA CÁMARA DE SENADORES. México: Cámara de Senadores, 1876-1882.

EL ECONOMISTA MEXICANO. Ciudad de México, 15 de noviembre de 1888.

EL SIGLO DIEZ Y NUEVE. Mexico City, 6 de diciembre de 1879.

EL SIGLO DIEZ Y NUEVE. Mexico City, 10 de diciembre de 1880.

ENGINEERING NEWS. New York, 29 de octubre de 1881, p. 441.

MEXICAN FINANCIER. Ciudad de México, 14 de junio de 1890.

MÉXICO. Secretaría de Comunicaciones. **Contratos para la construcción de las obras de Coatzacoalcos y Salina Cruz.** Administración y arrendamiento del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. México: Tipografía de la Dirección de Telégrafos, 1900.

MÉXICO. Secretaría de Fomento. **Colección de leyes, decretos y disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro.** Tomo 5. México: Oficina Tip. de la Secretaría de Fomento, 1882-1888.

MÉXICO. Secretaría de Fomento. **Memoria presentada al Congreso de la Unión correspondiente a enero de 1883 hasta junio de 1885.** México: Oficina Tip. de Fomento, 1885.

MÉXICO. Secretaría de Fomento. **Memoria que el Secretario de Fomento, Colonización e Industria presenta al Congreso de la Unión.** México: Imprenta del Gobierno, 1868.

MÉXICO. Secretaría de Hacienda. **Memoria de Hacienda y Crédito Público correspondiente al año económico de 1 de julio de 1899 a 30 de junio de 1900.** México: Imprenta del Gobierno, 1900.

NEW YORK HERALD. New York, 6 de marzo de 1880.

NEW YORK SUN. New York, 24 de enero de 1881.

STATE OF VERMONT. **Acts and Resolves Passed by the General Assembly of the State of Vermont, at the Annual Session, 1868.** Montpelier: Freeman Steam Printing House, 1868.

THE STATIST. Chesterfield, Derbyshire, UK, march 19, 1892.

TWO REPUBLICS. Ciudad de México, 1 de marzo de 1892.