



PITA PITA Y CAMINANDO

COMPAÑÍA DEL FERROCARRIL NACIONAL DE MÉXICO

La política ferroviaria del general Porfirio Díaz inició en 1876 con el apoyo de los gobernadores de varios estados de la República, así como de los recursos de algunos particulares. Sin embargo, los resultados obtenidos en años subsecuentes estuvieron muy por debajo de las expectativas; se logró construir apenas 200 kilómetros de vías férreas. En un contexto regional, el ferrocarril podría ir uniendo a algunas ciudades capitales de estados que tuvieran fines comunes, pero nunca se alcanzaría un desarrollo real a nivel nacional.¹

Fue hasta 1880 cuando se invitó abiertamente a las compañías extranjeras a construir las líneas troncales de ferrocarril, que permitirían a México comunicarse con los Estados Unidos en la frontera norte y con los océanos Atlántico (Golfo de México) y Pacífico. Una de ellas fue la Compañía del Ferrocarril Nacional de México.

COMIENZA LA HISTORIA

La compañía ferroviaria estadounidense Denver & Rio Grande Railroad Co., propiedad de los señores William J. Palmer y James Sullivan, formaron la Compañía Constructora Mexicana el 12 de noviembre de 1877. Esta empresa obtuvo del gobierno de don Porfirio Díaz la concesión para construir dos vías: de México a Manzanillo, y de México a Nuevo Laredo el 13 de septiembre de 1880. La obra comenzó el 14 de octubre del mismo año.

En 1883 problemas financieros y de comunicación de la futura línea México-Nuevo Laredo con la vía manejada por la Denver & Rio Grande en Estados Unidos, motivó el desánimo y la pérdida de interés de Palmer y Sullivan por continuar la construcción de este ferrocarril. Por tal razón, el 23 de mayo de 1886 los empresarios vendieron las acciones que tenían en la Compañía Constructora Mexicana al representante de la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano, Eckstein Norton. Esta compañía de capital inglés mayoritario concluyó la línea México-Nuevo Laredo el 1 de noviembre de 1887.²

¹ Víctor Manuel Pérez Talavera. El arribo del ferrocarril a Michoacán en: <https://luisrodriguez.mx/mirada/el-arribo-del-ferrocarril-a-michoacan/> consultada el 9 de diciembre de 2024.

² Arturo Valencia Islas. Las deudas del Ferrocarril Nacional y el Ferrocarril Texas Mexican en: <https://luisrodriguez.mx/mirada/las-deudas-del-ferrocarril-nacional-y-el-ferrocarril-texas-mexican-the-debts-of-the-national-railway-and-the-texas-mexican-railway/> consultada el 9 de diciembre de 2024.

CONEXIÓN CON LA FRONTERA NORTE Y EL OCEÁNO PACÍFICO

La ruta fronteriza construida por el Ferrocarril Nacional Mexicano fue la de México-Nuevo Laredo -de vía estrecha de 914 mm- con una extensión de 1,350 km, recorridos en 40 horas aproximadamente. En su trayectoria, se establecieron algunas estaciones en los siguientes lugares: Naucalpan, Ixtlahuaca, Celaya, Dolores Hidalgo, San Luis Potosí, Charcas, Saltillo, Monterrey, Nuevo Laredo y Laredo, Texas.³



Estación del Nacional de México en Nuevo Laredo, Tamaulipas, construida en 1911. Hoy está convertida en el "Archivo General Municipal Juan E. Richer."
<https://www.facebook.com/MiMexicoAntiguo/photos/a.63445199967892/2720448384701886/?type=3>

La segunda ruta México-Manzanillo tocaba las ciudades de Toluca, Maravatío, Acámbaro, Morelia, Zamora y La Piedad, entre otras. A su paso por tierras michoacanas el Ferrocarril Nacional Mexicano, por medio de su representante, el señor Mauricio Kingsley, adquirió los derechos para el levantamiento y trazo de los planos, así como la construcción de la vía.⁴

La estación terminal de este ferrocarril se construyó en la llamada colonia de los Arquitectos (hoy San Rafael) en la Ciudad de México. Se conoció como la Estación Colonia y fue inaugurada en 1898 por el presidente Porfirio Díaz y por el general Manuel González de Cosío, primer secretario de Comunicaciones y Obras Públicas. Cabe señalar que dicha estación se convirtió en un sitio histórico al recibir a personajes como Francisco I. Madero, Ramón López Velarde, y destacados caudillos y tropas revolucionarias.

En 1895 los usuarios de este ferrocarril podían adquirir un boleto para trasladarse de México a Nueva York (3,219 km), un viaje de cuatro días y 20 horas más. Por otra parte, se tienen registradas algunas tarifas de este ferrocarril, por ejemplo, viajar en primera clase llegó a costar \$39.03 pesos; en segunda clase \$19.63 pesos y si uno pedía servicio de camarote eran \$11.22 pesos más.

³ Diccionario del Porfiriato. Grañén Porrúa, México 2015, p. 362.

⁴ Víctor Manuel Pérez Talavera. Óp. Cit.

UN ÚLTIMO NOMBRE Y SU HUELLA HISTÓRICA



La compañía de Edgar Speyer, financiero estadounidense, ubicada en Nueva York, compró el Ferrocarril Nacional Mexicano y le cambió de nombre: Ferrocarril Nacional de México. https://es.wikipedia.org/wiki/Edgar_Speyer#

En mayo de 1901 la empresa estadounidense Speyer & Company de Nueva York adquirió el Ferrocarril Nacional Mexicano, los dólares sustituyeron a las libras esterlinas; además, estrenó un nuevo y último nombre: Ferrocarril Nacional de México. Esta empresa se volvería histórica al sumarse a las del Ferrocarril Central e Interoceánico para formar la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908.⁵

 **EL MIRADOR**



⁵ Arturo Valencia Islas. Óp. Cit.