

Capítulo IV EL PORFIRIATO

Como observa Lorenzo Meyer (2009: 47). Desde los inicios de la guerra de Independencia en 1810 hasta el triunfo de la rebelión del general Porfirio Díaz, el panorama político y económico de México indica una anarquía endémica:

Dos invasiones extranjeras –la estadounidense y la francesa– y una lucha civil ininterrumpida –centralistas contra federalistas, conservadores contra liberales– casi produjeron la desintegración del antiguo virreinato de la Nueva España. Sin embargo, a partir de 1876, el escenario cambia dramáticamente. La facción liberal, después de sobreponerse a la invasión francesa, derrotar al grupo conservador y superar sus divisiones internas, es capaz de organizar por primera vez una administración nacional relativamente eficiente y fuerte. Esta nueva administración se levanta alrededor de la figura del general Porfirio Díaz, héroe de las luchas contra los conservadores y los ejércitos de Napoleón III. Después de haber ocupado el poder gracias a un golpe de fuerza en 1876, Díaz lo consolida rápidamente y permanece hasta 1910 como líder indiscutible y absoluto del país.

Circunstancia económica

En el desarrollo industrial dominaron los extranjeros y el control por éstos de las nuevas industrias de México se expandió y solidificó durante los últimos años del porfiriato. El financiamiento incluso de inversiones ‘nacionales’ se llevaba a cabo frecuentemente, al menos en forma indirecta, en gran parte por capital no mexicano. (Cockcroft, 1985: 21).

En los últimos nueve años del porfiriato, nuevas inversiones de capitalistas norteamericanos, ingleses y franceses superaron todas sus inversiones de los primeros veintitrés años del régimen. El incremento más espectacular fue el de las inversiones norteamericanas que se quintuplicaron entre 1897 y 1911. Ya en 1900 los extranjeros poseían 172 de los 212 establecimientos comerciales del Distrito Federal, y en 1911 las participaciones extranjeras alcanzaban dos terceras partes de la inversión total de México, aparte de la agricultura y las industrias artesanales (Cockcroft, 1985: 21, citando a Rosenzweig y a Vernon).

Para la élite porfirista la creación de un medio favorable a las transacciones era una condición indispensable para el progreso. Esto implicaba la eliminación de los excesos del federalismo juarista, reforzando la potencia coercitiva del gobierno central y, para lograr un rápido desarrollo económico, crear un mercado nacional. En este proceso un elemento clave fue tanto la intensa actividad de los ferrocarriles, cuanto el dejar atrás las alcabalas que obstaculizaban la producción manufacturera y el comercio exterior (Barry, Carr, en Salgueiro y Rodríguez 1979: 188-189).

En 1911 casi todos los sectores importantes de la economía se hallaban en manos extranjeras. El capital británico y estadounidense controlaba casi todas las grandes empresas mineras y la nascente empresa petrolera. La red ferroviaria, desde sus inicios fue casi por entero de propiedad extranjera. La mayor parte de los servicios públicos estaban controlados por capital británico y canadiense, principalmente. Entre ellos, la industria eléctrica, de tan vital importancia, y los sistemas de transporte urbano con ella relacionados.

Durante el porfiriato, apunta un estudioso estadounidense (Cockcroft, 1985: 27), la colaboración de hombres de negocios mexicanos con intereses extranjeros incluyó préstamos bancarios cuando se consideró necesario. Algunos ejemplos de financiamiento nacional de inversiones extranjeras, también comunes, reflejaron un alto grado de cooperación entre hombres de negocios mexicanos y extranjeros. “Así comenzó el auge del petróleo mexicano para beneficio de los extranjeros pero con el apoyo de los nacionales”.

Además de los banqueros y latifundistas mexicanos, algunos terratenientes medianos vendieron sus propiedades a compañías petroleras extranjeras y vinieron a formar una clase provincial de ‘nuevos ricos’ (López y Fuentes, citado por Cockcroft, 1985: 27).

Pero los ricos, opinaba Porfirio Díaz en su entrevista con Creelman “...se preocupa[ban] demasiado en sus riquezas y sus dignidades para poder ser útiles al avance del bienestar general”. De tal suerte, concluía Díaz:

‘La experiencia me ha convencido de que un gobierno progresista debe tratar de satisfacer la ambición individual tanto como sea posible; pero de que al mismo tiempo debe poseer un *extinguidor* para usarlo sabia y firmemente *cuando la ambición individual arda con demasiada viveza en peligro del bienestar general*’. (Las cursivas y negritas son mías).

Sectores de actividad económica

Minería, ferrocarriles, capital extranjero y pobreza masiva parecen compendiar la economía de la época postrera del régimen del Porfiriato. El proceso de desarrollo era prácticamente ajeno a la economía pre-revolucionaria, que no podía considerarse realmente una economía nacional con dinámica propia. La posición acreedora de los países europeos –muy principalmente de Inglaterra– se reflejaba en la abundancia de capitales disponibles para la inversión. Estados Unidos, con su economía en pleno crecimiento, buscaba la penetración económica en América Latina, en dura competencia con Europa. En los últimos años del régimen de Porfirio Díaz se estimaba que únicamente las inversiones de propiedad norteamericana representaban más de la mitad de la riqueza nacional; es decir, que los norteamericanos poseían más, no sólo que el resto de los

extranjeros, sino más que todos los mexicanos juntos. *Los metales eran su principal materia prima; los ferrocarriles, el medio de transporte* (Navarrete R., Alfredo, en Fondo de Cultura Económica, 1960: 512.)

- ***Los ferrocarriles***

Como apuntamos en el capítulo anterior, la historia del movimiento ferrocarrilero se remonta a los primeros tiempos del México independiente.

Durante el *porfiriato* (1877-1880 y 1884-1911) la política económica tuvo, entre otras características, las de proteger los intereses de la propiedad privada de ciertos sectores sociales, formados desde la Independencia y sobre los cuales se apoyaba la clase dirigente, fortaleciendo la gran propiedad territorial del latifundio. Los objetivos de dicha política serían resumidos en la fórmula de '*orden y progreso*'. La explotación de una gran parte de los habitantes directamente ligados a la agricultura de subsistencia, se expandió a la par de la invasión de las tierras comunales por las haciendas, bajo el amparo de las leyes de desamortización, auxiliada por la supresión de obstáculos aduanales internos, la construcción de la *red ferroviaria* y el crecimiento de la demanda internacional de materias primas mexicanas. (Secretaría del Patrimonio Nacional...14.15. Las cursivas son mías).

El segundo cuatrienio de Díaz, de 1884 a 1888, prolongó la continuidad gubernamental:

...siguió el control sobre caudillos y caciques, y los que no aceptaron disciplinarse fueron combatidos; el *saneamiento de la hacienda pública*; la *construcción de vías férreas* y el *establecimiento de instituciones bancarias*. Más aún comenzaron a recibirse nuevas inversiones europeas, surgió la agricultura de exportación, y la minería industrial —especialmente de cobre— comenzó a desplazar la minería de metales preciosos, como el oro y la plata. Otra característica de esos años fue la tolerancia concedida... [A]demás de estabilidad política y crecimiento económico, el país empezó a vivir años de reconciliación social. *Para los renuentes habría represión*.

En efecto, consciente Díaz de los enojos que provocaba en la sociedad mexicana la aplicación de los artículos más jacobinos de la Constitución, como lo prueban las insurrecciones de 1874, optó por una política de relajación: no derogó ni modificó tales artículos, pero tampoco los aplicó...lo que traería una auténtica '*paz orgánica*' (Garciadiego, en Wobeser, von, 2010: 213-214).

Ahora bien, siguiendo a Garciadiego (en Wobeser, von, 2010: 214-216) el periodo de auge porfiriano abarca desde 1890, aproximadamente, hasta los primeros años del siglo XX... [y para este] periodo se gobernó ya con un equipo propio, el de los '*científicos*'.

Los ‘científicos’ propusieron al gobierno de Díaz un proyecto gubernamental, que en buena medida se cumplió hasta el final del régimen. En materia económica reconocían la necesidad de inversión extranjera ante la falta de ahorro interno, aceptaban la conveniencia de exportar productos naturales y urgían el establecimiento de un sistema racional y nacional de impuestos, eliminando, en 1896, las alcabalas, especie de pagos por trasladar productos de una región a otra, lo que había obstaculizado la integración de la economía nacional.

La estabilidad política, la paz orgánica nacional y el adecuado contexto internacional coadyuvaron a que durante esos años hubiera en México un impresionante crecimiento económico: continuó desarrollándose la agricultura de exportación; con la desaparición de los indígenas levantados en armas, y gracias al *ferrocarril*, la ganadería creció en el norte del país, pudiendo abastecer a poblaciones urbanas distantes; también crecieron la industria mediana en los ramos textil y papelerero, y la minería industrial. Gracias a la instalación de varios miles de *vías férreas*, al mejoramiento de los principales *puertos*, al desarrollo de las comunicaciones *telefónicas* y *telegráficas* y a la desaparición de las alcabalas, durante aquellos años aumentó notablemente el comercio, tanto nacional como internacional. De hecho, la exportación de productos naturales fue superior a la importación de manufacturas, por lo que *el país logró tener un superávit comercial por primera vez en su historia*.

Sin embargo, como afirma Teja Zabre (1939: 81-82) las fórmulas del porfirismo de *paz, orden y progreso*, se entendían en beneficio de las clases privilegiadas, y casi en la pura superficie. Los progresos de la educación, de los *ferrocarriles*, de la cultura en general, no llegaban a la inmensa mayoría de la población. Las *Leyes de Reforma* se nulificaron de hecho, y fueron burladas contando con la benevolencia del Gobierno. El clero católico, lo mismo que las familias poseedoras de grandes haciendas, dinero, crédito, casas y rentas recobraron en gran parte su posición y sus ventajas. La protección decidida a los capitalistas extranjeros formó una casta más de favorecidos, perjudicando al proletariado con un sistema de explotación agravado por las circunstancias de que el capital era extranjero, mientras la fuerza de trabajo era nacional. Los *ferrocarriles no se trazaron según los intereses nacionales, sino de acuerdo con los intereses del capital extranjero*. La forma de gobierno del general Díaz se copiaría en casi todos los estados de la República, en pequeño.

A pocos meses del inicio de su mandato, al abrir el Congreso sus sesiones, Porfirio Díaz mencionó que:

‘La cuestión de ferrocarriles que tanto preocupa, y con razón, a todos los que se interesan por la prosperidad de México, ha llamado como es debido la atención del Ejecutivo; y si bien ha tenido que declarar por motivos legales, la caducidad

de la concesión del Ferrocarril Central, en ella no se ha apartado de su propósito de favorecer dentro de la órbita de sus facultades, a las empresas que llenan sus compromisos y contribuyen de esta manera al logro de los vehementes deseos que el país siente de poseer, en el más corto tiempo posible, vías férreas que permitan la explotación de sus inagotables fuentes de riqueza'. (Secretaría de Comunicaciones y Transportes... 16).

El ferrocarril transformó la estructura económica poniendo en contacto los centros económicos con regiones mineras y agrícolas antes inaccesibles que, con él se abrieron a la explotación. Esto tuvo efectos sobre otros sectores como el comercio, la industria y las finanzas sirviendo, asimismo, como incentivo para el desarrollo de otro tipo de infraestructura de comunicación, como serían las instalaciones portuarias, los telégrafos y el teléfono. La red ferroviaria del país lo enlazó de norte a sur con sus dos fronteras, así como la Meseta Central con los principales puertos del Golfo de México. [Porfirio Díaz siempre puso de relieve la importancia de las comunicaciones como factor clave del desarrollo]. (Secretaría del Patrimonio Nacional... 15).

La última gran especulación de Limantour fue la consolidación de los ferrocarriles *Nacional* y *Central* en una sola empresa, con participación mayoritaria del gobierno, que se denominaría: *Ferrocarriles Nacionales de México*. El 6 de julio de 1907 fue expedido el Decreto de constitución de estos últimos. La empresa consolidada arrojó resultados positivos entre 1909 y 1912, cuando el proceso revolucionario que determinó la caída de Díaz empezó a mostrar sus efectos.

Cabe subrayar que en 1887 los ferrocarriles de México tenían una extensión de 578 kilómetros, y para 1910, incluyendo los ferrocarriles de los estados, el total era de 24,559 kilómetros (Teja Zabre 1939: 68).

Económicamente, la construcción de ferrocarriles –junto con la industrialización– fue uno de los procesos innovadores más importantes que motivaron el cambio social en México durante el porfiriato. El programa de expansión ferrocarrilera de Porfirio Díaz, que añadió veinticuatro mil kilómetros en vías a los seiscientos cuarenta tendidos durante la época de los presidentes Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada, fue financiado básicamente con capital extranjero, la mayor parte norteamericano, pero también inglés y francés (Cockcroft, 1985: 17).

Sin embargo, John Kenneth Turner (1964: 86) afirmaría en su obra *México bárbaro*, publicada en 1911, que Porfirio Díaz repartía entre sus gobernadores concesiones particulares privadas que les permitieron organizar compañías y construir ferrocarriles. Cada concesión tenía aparejada una fuerte suma como subsidio del Gobierno. Así, "... el Gobierno federal pagaba el ferrocarril y el gobernador y sus amigos influyentes eran sus dueños".

Durante el primer período de gobierno del presidente Porfirio Díaz (1876-1880) se promueve la construcción ferroviaria por medio de concesiones a los gobiernos de los estados y a particulares mexicanos, *además de las administradas en forma directa por el Estado*. Bajo concesión a los gobiernos de las entidades se construyeron las líneas de Celaya-León, Omestuco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar de Matamoros y Mérida-Peto. Bajo concesión a particulares mexicanos destacan las líneas del Ferrocarril de Hidalgo y las líneas de Yucatán. Por *administración directa del Estado, el Ferrocarril Nacional Esperanza-Tehuacán, el Ferrocarril Nacional Puebla-San Sebastián Texmelucán y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*.

Más tarde la mayoría de estas líneas formarían parte de los grandes ferrocarriles de capital extranjero, o se unirían a los *Ferrocarriles Nacionales de México* en un período posterior. Durante la permanencia de Porfirio Díaz en el poder, de 1884 a 1910, se consolidaron la expansión ferroviaria y las facilidades a la inversión extranjera. Los principales ferrocarriles fueron:

- *Ferrocarril Mexicano*, de capital inglés, inaugurado en 1873 de la Ciudad de México a Veracruz, vía Orizaba con un ramal a Puebla;
- *Ferrocarril de Sonora*, de capital norteamericano (1881);
- *Ferrocarril Central*, de capital norteamericano, entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez (Paso del Norte) inaugurado en 1884 con un ramal al Pacífico por Guadalajara (1888) y otro al Puerto de Tampico por San Luis Potosí (1890);
- *Ferrocarril Nacional* (1888-1898), de capital norteamericano, de la Ciudad de México a Nuevo Laredo. Posteriormente, con la compra del *Ferrocarril de Michoacán del Sur*, se extendió hasta Apatzingán y por el norte se vinculó a Matamoros;
- *Ferrocarril Nacional de Tehuantepec* del Puerto de Salina Cruz en el Océano Pacífico a Puerto México (Coatzacoalcos) en el Golfo de México, inicialmente de capital estatal, en 1889 se responsabiliza de su construcción una firma inglesa. La reconstruye la empresa Pearson en 1894 y se asocia en 1902 con el gobierno para su explotación. En 1917 se rescinde el contrato a la Pearson y el gobierno toma a su cargo la línea, anexada a los *Ferrocarriles Nacionales de México* en 1924;
- *Ferrocarril Internacional*, de capital norteamericano, de Piedras Negras a Durango (1892) con ramal a Tepehuanes (1902);
- *Ferrocarril Interoceánico*, de capital inglés, de la Ciudad de México a Veracruz, vía Jalapa, con ramal a Izúcar de Matamoros y Puente de Ixtla;
- *Ferrocarril Mexicano del Sur* (1892), concesionado a nacionales, construido con capital inglés, de Puebla a Oaxaca, pasando por Tehuacán;
- *Ferrocarril de Occidente*, de capital inglés, del Puerto de Altata a Culiacán, Sinaloa;

- *Ferrocarril Kansas City, México y Oriente* (1899, de capital norteamericano, de Topolobampo a Kansas City, consolidado sólo el trayecto de Topolobampo a Ojinaga por el *Ferrocarril Chihuahua-Pacífico* (1940-1961);
- *Ferrocarriles Unidos de Yucatán* (1902), financiado por empresarios locales;
- *Ferrocarril Panamericano* (1908), de capital norteamericano y del *gobierno de México*, unía la frontera de Guatemala con el *Ferrocarril Nacional de Tehuantepec*;
- *Ferrocarriles Nacionales de México* (1908), conformado por la fusión del *Central*, el *Nacional* y el *Internacional*, junto con varios ferrocarriles pequeños que le pertenecían: *Hidalgo*, *Noroeste*, *Coahuila*, *Pacífico*, y *Mexicano del Pacífico*;
- *Ferrocarril Mexicano del Pacífico* (1909), de capital norteamericano, línea de Guadalajara a Manzanillo pasando por Colima;
- *Ferrocarril Sud-Pacífico*, de capital norteamericano, resultado de la unión de varias líneas. Parte de Empalme, Sonora a Mazatlán (1909) y llega a Guadalajara (1927);
- *Ferrocarril del Noroeste de México* (1910) de Ciudad Juárez a la Junta, en el estado de Chihuahua.

Por su parte, el Ejecutivo ya había opinado ante el Congreso, en 1883, que a medida que se concluyeran las vías férreas internacionales e interoceánicas, y se ensanchasen las demás emprendidas o proyectadas, la confianza respecto al movimiento progresivo del país produciría resultados más completos y satisfactorios. Todo esto influiría poderosamente en el desarrollo de nuestros elementos de riqueza, mejorando las condiciones económicas de la República (Secretaría de Hacienda y Crédito Público... 1976: 162).

Ahora bien, dentro de la política ferrocarrilera se procuró el equilibrio de intereses extranjeros para evitar que se constituyeran en monopolio. Esta política económica de *intervencionismo estatal equilibrador* culminó con la creación de *Ferrocarriles Nacionales*, empresa que absorbió más o menos la mitad de los kilómetros de vías férreas en operación, que entonces sumaban poco más de 20,000 kilómetros. Para tal efecto, *el gobierno adquirió la mayoría de las acciones* de las principales líneas, evitando que algún sector de nuestras comunicaciones fuera absorbido por empresas de una sola nacionalidad, en este caso norteamericanas (Secretaría del Patrimonio Nacional... 1976: 23. Las cursivas son mías).

Al respecto, Luis González (El Colegio de México, 2000: 687) nos recuerda que en 1904 se contrata un nuevo empréstito con Europa de 40 millones de dólares...

Una parte del empréstito –escribe Rabasa– debía servir para amortizar obligaciones emitidas al realizar una obra de trascendencia suma: *la nacionalización de los ferrocarriles*. El mago [de las finanzas, Limantour] funde las principales compañías

ferroviarias y adquiere las acciones requeridas para influir de modo decisivo en la nueva organización. (Las cursivas son mías).

Con los ferrocarriles cobrarían auge la minería y la agricultura de exportación, pero ya a principios de siglo surgirían otras actividades productivas tales como las industrias *eléctrica, siderúrgica y petrolera*. En el ramo de los energéticos también el *carbón mineral* cobró un notable desarrollo para atender las necesidades de la *siderurgia* implantada en Monterrey y San Luis Potosí (Secretaría del Patrimonio Nacional, 1976: 21).

El capital forastero controlaría el 90% del capital invertido en minería, electricidad, petróleo y bancos, haciendo de la República Mexicana un país dependiente por los empréstitos y las inversiones de los países capitalistas, sobre todo de Estados Unidos e Inglaterra (González, Luis, en El Colegio de México, 2000: 705. Las cursivas son mías).

- **La industria eléctrica**

La industria eléctrica se inició en México con la instalación de pequeñas plantas privadas para uso industrial y con el establecimiento de compañías de capital nacional que a comienzos de siglo operaban en once ciudades principales. La capacidad total instalada en 1900 en toda clase de servicio se ha estimado en alrededor de 20 mil kW. Fueron éstos los principios de la industria eléctrica realizados en muy modesta escala con capital predominantemente nacional. (Lara Beautell, en Fondo de Cultura Económica, 1969: 243).

La industrialización minera y textil y la aparición del alumbrado para servicios públicos y domésticos trajeron consigo la electrificación: entre 1887 y 1911 se crearon en México más de cien compañías de luz y fuerza motriz, con capital predominantemente extranjero: la Guanajuato Power Company, la Michoacán Parrer Company, la Compañía Eléctrica e Irrigadora de Chapala, la Compañía de Luz y Fuerza de Pachuca, la Compañía Hidroeléctrica de Río Alameda, entre otras. También servicios como los tranvías eléctricos del Distrito Federal y de otras ciudades de la República fueron encomendados a extranjeros, así como el alumbrado en la capital y en las principales ciudades del país (Hernández, Octavio A., 1981: 184).

Al consultar el *Manual de Organización del Gobierno Federal, Tomo II, Organismos descentralizados y empresas de participación estatal*, elaborado por la Dirección General de Estudios Administrativos de la Secretaría de la Presidencia (1974: 241-242), encontramos lo siguiente:

El Presidente de la República, Licenciado Benito Juárez, expidió un decreto que impuso las condiciones que deberían regir en la distribución de agua para uso doméstico, irrigación rural o producción de energía.

En 1879, la firma Asier y Portillo, de la ciudad de León, Guanajuato, inició el curso de la electricidad en México, instalando en su fábrica textil la primera planta termoeléctrica, destinada exclusivamente a satisfacer sus necesidades de tipo industrial. Puede considerarse esa época como el inicio de la industria eléctrica del país, sobre todo para la explotación de la minería, al multiplicarse la instalación de plantas en diversas entidades.

En 1881 se instaló en la Ciudad de México la primera empresa dedicada a la producción y venta de energía eléctrica, empleada preferentemente para el alumbrado, los transportes urbanos y el uso doméstico.

.....
En septiembre de 1889 se puso en operación la que fue probablemente la primera planta hidroeléctrica en la República, con capacidad de 22 kW en Batopilas, estado de Chihuahua, para satisfacer una importante demanda en la explotación de la minería.

De 1887 a 1892 se realizaron importantes avances en el empleo de la energía eléctrica en los fundos mineros de Santa Ana y el Boleo, en el estado de San Luis Potosí y en Real de Monte, Hidalgo.

.....
A finales del año de 1889, se encontraban funcionando en el país de 167 a 198 plantas eléctricas, las cuales operaban, en un 80%, con capital nacional, bajo la dirección de pequeñas empresas; algunas de estas plantas, que se encontraban establecidas en la Ciudad de México y en sus alrededores, fueron adquiridas por *The Mexican Light and Power Co.*, financiada con capital proveniente de Canadá, aun cuando su ascendencia fuera europea, como era el caso de la famosa *Société Du Necaxa*, iniciándose propiamente en esa época, la adquisición de las empresas eléctricas por capitalistas extranjeros, tales como *American Foreign Power Co.*, *The Monterrey Electric Railway Co.*, *The Jalapa Railroad and Power Co.*, y algunas otras.

A partir de 1900, encontramos empresas de relevante importancia enclavadas en México, Guadalajara, Parral, Guanajuato, Mazatlán, Toluca, y algunas otras de menor capacidad, con un constante incremento del número de concesionarios, con el consiguiente aumento en su capacidad productora.

Se estima que para el año de 1910, se tenían instalados en la República Mexicana un total aproximado de 50,000 kW. Y fue precisamente este año cuando se promulgó la Ley de Aguas, la cual en su Artículo XXXI ordenaba que los proyectos y planificación referentes a obras hidroeléctricas y líneas de transmisión, tendrían que ser sometidos previamente a la sanción de la Secretaría de Fomento, teniendo que presentar, los concesionarios, una descripción amplia según los diversos tipos de servicios a prestar y el monto y la procedencia del capital a invertir.

Las empresas...laboraban aproximadamente con una inversión en capital de 29 a 34 millones de pesos, lo cual representaba una considerable suma aunada a la cada vez mayor capacidad generadora.

Entre 1910 y 1915, en la época de la Revolución, se notó una marcada disminución en el avance de la industria eléctrica y, se puede decir, un retroceso en lo avanzado, hasta entonces.

- **El petróleo**

La historia de la industria petrolera, en México, –nos recuerda José Mancisidor (1959: 24)– nació en el siglo xx y está ligada a los nombres de Weetman Dickinson Pearson (inglés) y Edward L. Doheny (norteamericano). Al poco tiempo, los monopolios más poderosos del mundo: la *Standard Oil* (norteamericano) y la *Royal Dutch Shell* (holandés) hincaron también sus raíces en nuestro suelo. Agrega Mancisidor que:

No obstante, ya con anterioridad, México había sido campo de exploraciones petroleras. En 1869 se organizó la *Compañía Explotadora del Golfo Mexicano* y, a finales del siglo [diez y nueve], se constituyeron la *London Oil Trust* y la *Mexican Oil Corporation*, pero fracasados estos intentos, no fue, sino hasta principios de la era actual [siglo veinte], cuando la historia del petróleo empezó a escribirse (Mancisidor, José, 1959: 24-25).

En su obra *México bárbaro* el periodista norteamericano Turner (1908: 92) hace referencia a la firma *S. Pearson & Son*, la cual había recibido tantas concesiones valiosas en México que a ellas se debe que se le llame ‘los socios de Díaz’. Y agrega enseñada:

Por medio de tales concesiones se halla en posesión de vastos terrenos petrolíferos, en su mayoría aún no explotados; pero en la actualidad tiene tantos en producción que la compañía declaró hace poco que en adelante podría abastecer a todos sus clientes con petróleo mexicano. Su compañía distribuidora ‘El Águila’ mantiene entre sus directores a algunos de los más íntimos amigos de Díaz. (Turner, 1908: 92).

En el reciente libro que lleva por título *Las raíces del nacionalismo petrolero en México*, Lorenzo Meyer (2009: 31) nos recuerda que los primeros intentos de las “chapopoterías” mexicanas datan de 1863, pero sólo dos décadas más tarde estas tentativas adquirieron un carácter más serio. Para entonces estadounidenses e ingleses se encontraban al frente de la empresa.

La aparición de los primeros exploradores estadounidenses que vinieron en busca de petróleo se explica por varias razones: en primer lugar, porque la demanda del combustible era ya importante, sobre todo en los países

industriales; en segundo término, porque México constituía la prolongación natural de los campos petroleros texanos; y, por último, porque al finalizar el siglo XIX, Estados Unidos era definitivamente un país exportador de capitales y México un país bien dispuesto a recibirlos. Durante el periodo en que el petróleo mexicano fue dominado por el capital externo –es decir, de fines del siglo XIX hasta 1938– Estados Unidos produjo las dos terceras partes del petróleo extraído en el mundo; pero su demanda interna, en general, fue cubierta por su propia producción. En este sentido, el petróleo mexicano no le era esencial; pero dado el carácter mundial de los mercados abastecidos por la industria petrolera estadounidense, la producción de México y otras regiones era necesaria si se quería satisfacer una demanda mundial siempre en aumento. (Meyer, 2009: 31).

Por su parte, Miguel Alemán Valdés (2007: 18-19) se ocuparía del tema en su obra *La verdad del petróleo en México*, donde nos hace saber que “El gobierno de Benito Juárez mantuvo, sin ningún eufemismo, el principio de la propiedad de la nación sobre el subsuelo...[y lo mismo haría Maximiliano al decretar]: Nadie puede explotar minas de ... ‘betún, petróleo’..., sin haber obtenido antes la concesión expresa y formal de las autoridades competentes y con aprobación del Ministerio de Fomento...”. Por lo contrario:

Porfirio Díaz deroga, el 4 de julio de 1892, el Código de Minas de 1884. No se acomodan aquellas prescripciones a la política económica de los ‘científicos’. La legislación minera de los últimos dieciocho años de la etapa porfiriana, mantiene derogado el denuncia y dispone, en su artículo 4º. ‘El dueño del subsuelo lo explotará libremente, sin necesidad de concesión especial en ningún caso, las substancias minerales siguientes: los combustibles minerales, los aceites...’ y en este mismo artículo establece que ‘la producción minera legalmente adquirida, y la que en lo sucesivo se adquiriera con arreglo a esta Ley será irrevocable y perpetua’. (Alemán, 2007: 19-20).

Para el ex Presidente Alemán Valdés:

No se detiene el porfirismo en las liviandades consagradas por la Ley de 1892, va más lejos; en la que expide el 24 de diciembre de 1901, específicamente destinada al petróleo, que faculta al Ejecutivo para otorgar en concesión, a las compañías que se establezcan en México, los baldíos y terrenos que... tiene reservados la nación. Concede privilegios insólitos a los perforadores con suerte, hasta incluir en ellos la expropiación a su favor de los terrenos petrolíferos; se exime el pago de impuestos de importación al equipo que introduzcan al país, así como de cualquier gravamen por la exportación de sus productos; el capital que inviertan queda exento, por diez años, de toda obligación fiscal a favor de la Federación.

También López Portillo y Weber nos dice que:

Por consejo de Limantour, Porfirio puso los ojos entonces, en el inglés Weetman Dickinson Pearson...lo llamó, y Pearson triunfó donde otros habían fracasado. Le encargó después las obras de Veracruz. Y, al fin, las del ferrocarril de Tehuantepec. Cuando trabajaba en éstas, los ingenieros le informaron que habían encontrado petróleo...

Porfirio tenía grande afecto por este inglés. Y para demostrarlo hizo dictar la Ley del 24 de diciembre de 1901 (Alemán, 2007: 20-21):

...en que se autorizaba la explotación petrolera en los terrenos baldíos y nacionales, zonas federales y lechos corrientes y masas de agua en México, concediendo por diez años libre importación de maquinaria; libre exportación de productos, exención de todo impuesto sobre la inversión; derecho para comprar terrenos nacionales al precio de baldíos; para expropiar los particulares que necesitare; derecho de paso por terrenos particulares;... etcétera.

Era sin duda una ley generosa para ayudar a una industria nueva... Ya sólo le queda conseguir [a Pearson], en forma nítida, fuera de la más leve duda, que se integre el subsuelo a la propiedad sobre la superficie. Lo consigue el 25 de noviembre de 1905, con la ley de esa fecha que declara ‘de la exclusiva propiedad del dueño del suelo: Los criaderos o depósitos de combustibles minerales, bajo todas sus formas y variedades’ (Alemán, 2007: 23).

Al respecto John H. Elliott (2009: 154), historiador de la Universidad de Oxford, nos recuerda:

Aunque los derechos del subsuelo en España y sus territorios de ultramar pertenecían a la Corona, se descartaba de antemano la imposición de un monopolio estatal en la explotación de la minería en el Nuevo Mundo. La monarquía necesitaba la plata con urgencia y, si el objetivo era encontrar nuevos yacimientos y explotarlos con eficacia, sólo se podría lograr mediante la empresa privada.

También nos recuerda Alemán Valdés (2007: 25) que tres años después el estadounidense Edward L. Doheny adquiere a bajo precio, “prevalido también de la ignorancia o de la necesidad de los campesinos mexicanos”, grandes áreas supuestamente petrolíferas, y consigue que Porfirio Díaz le extienda privilegios idénticos a los que goza el inglés Pearson.

Cuando el petróleo comienza a usarse como combustible en las calderas, pasa a ser el elemento más importante del desarrollo. En Estados Unidos se inicia la expansión a escala mundial de los grandes consorcios internacionales del petróleo.

Porfirio Díaz se entera de la identidad de los *trusts* estadounidenses con el gobierno del país vecino. Rockefeller, dueño de “La *Standard Oil Co.*, con el nombre de *Waters-Pierce*, matriz de muchas sociedades subsidiarias, controla la mayor parte de la producción de petróleo crudo en México y también la mayor parte del comercio al mayoreo y menudeo de ese combustible; según sus directores, el 90%” (Turner, 1908: 160 y 164).

El peligro no es ilusorio, tampoco es inglés. El porfiriato prefiere a los ingleses. Considera que Londres está más lejos. La estimación favorece las aspiraciones de Pearson, y le abre las puertas al capital británico. Los ‘científicos’ se entienden mejor con los ingleses. El Secretario de Relaciones Exteriores, Enrique C. Creel, es presidente de la Compañía Mexicana de Petróleo ‘El Águila’. Guillermo de Landa y Escandón, secretario de Guerra y Marina, es consejero del mismo consorcio británico (Alemán, 2007: 34).

Porfirio Díaz recibe con entrañable satisfacción en 1908, la noticia sobre la fusión de la *Royal Dutch* holandesa con la empresa naviera inglesa *Shell*, y se acoge a sus brazos. En 1910, el *trust* anglo-holandés controla las dos terceras partes de la industria petrolera que opera en México. El 39.2 restante corresponde a los consorcios de los Estados Unidos. En los diez primeros años amortizan el capital invertido. Para algo la dictadura los ha obsequiado con exenciones y otros privilegios, y ésta se siente feliz (Alemán, 2007: 35).

Los llamados y favorecidos pueden estar tranquilos. El régimen lo está. Los obreros, pacientes, no se quejan. En una pastoral, el Obispo de Guadalajara, Francisco Orozco y Jiménez, expone la doctrina que apoya, por igual, a la dictadura y los petroleros: *Como toda autoridad se deriva de Dios, el trabajador cristiano debe santificar y hacer sublime su obediencia, sirviendo a Dios en la persona de sus amos. De esta manera, la obediencia no es humillante ni difícil. No servimos al hombre; servimos a Dios, y quien sirve a Dios, no dejará de ser recompensado. Vosotros los pobres amad vuestra humildad y vuestro trabajo; volved la mirada hacia el cielo; allí encontraréis la verdadera riqueza. Sólo una cosa os pido: a los ricos, amor; a los pobres, resignación.* (Alemán, 2007: 24-25. Las cursivas son mías).

El descontento popular y sus causas

Sin embargo la realidad era muy distinta, como señalara Luis Cabrera en su *Carta abierta a Francisco I. Madero* (1977: 12-13), en los albores del siglo xx persistía el descontento popular y entre las causas del conflicto se encontraba la servidumbre económica del obrero fabril y del peón del campo frente al privilegio económico y político del patrón, con el amparo oficial. Además del acaparamiento comercial y financiero, así como la competencia ventajosa que ejercían los grandes negocios sobre los pequeños, a la sombra del desigual impuesto, sumados al “extranjerismo”, es decir, a la preeminencia que ejercían en todo tipo de actividades los extranjeros

sobre los nacionales, con la desmedida protección de las autoridades, además del apoyo y vigilancia de sus representantes diplomáticos. Por consiguiente, en otro momento (1960: 2-3), Luis Cabrera afirmarí que:

Los propósitos de una revolución son siempre transformar un régimen económico, social o político, reconocidamente injusto, por otro que se cree más apropiado para el desarrollo futuro del país. Las revoluciones, en fin, son movimientos sociales profundos, más que políticos, y sus fines no son tan mezquinos que se conformen con un cambio de gobierno, sino que aspiran a la derogación de las grandes inquietudes sociales y económicas que son la causa de su servidumbre. (Las cursivas son mías).

Díaz había roto con los pruritos igualitarios del liberalismo juarista e instauró un régimen de privilegio para la clase dominante en que los grandes terratenientes compartían el favor del dictador con los comerciantes, industriales, mineros y medianos terratenientes. Al otro lado de la balanza se encontraban todos los grupos dominados, cuya situación socioeconómica tendió a agravarse a lo largo del periodo. Además, la entrada del capital extranjero desplazó a grupos de propietarios nacionales en la minería, la industria y el comercio, y que controlaba nuevas actividades como el transporte ferroviario o la extracción del petróleo. Por consiguiente, admitió la vasta y profunda penetración de los recursos extranjeros como base de la prosperidad económica (Cámara de Diputados... s/f: 235).

Pero la situación empeoró a partir de 1908 y dio alas a la multitud de descontento e impaciencia. El bienio 1908-1909 fue de marcha atrás en casi todos los órdenes... El deterioro de la vida material intensificó el disgusto social, ya tan fuerte antes de la crisis. El Club Central Anti-Reeleccionista, fundado a la mitad de 1909, discurre un programa cuyo lema será: 'Efectividad del Sufragio y no-reelección', y propala un manifiesto del 16 de junio, donde se lee:

La justicia ampara al más fuerte; la instrucción pública se imparte sólo a una minoría...; los mexicanos son postergados a los extranjeros aún en compañías en donde el gobierno tiene el control...; los obreros mexicanos emigran al extranjero en busca de más garantías y mejores salarios; hay guerras costosas, sangrientas e inútiles contra los yaquis y los mayas y está el espíritu público aletargado y el valor cívico deprimido...' (González, Luis, en El Colegio de México, 2000: 693-694. Las cursivas son mías).

Cabe recordar, para los efectos del tema que nos ocupa, a saber, *La evolución de la administración paraestatal*, cómo en la convención antirreeleccionista, del 15 de abril de 1910, entre otras propuestas estaría la de fomentar la agricultura mediante la fundación de *bancos refaccionarios e hipotecarios*, según lo menciona Luis González,

en su estudio sobre “El liberalismo triunfante” dentro de la obra *Historia general de México* (El Colegio de México, 2000: 696).

En su “Balance del liberalismo mexicano”, Luis González concluye lo siguiente:

La prosperidad porfirica no alcanzó a la gran mayoría de la población. Los millones de pesos quedaron en poder de una aristocracia poco numerosa y vestida de levita, y de una clase media cada vez más poblada, con medio millón de socios vestidos de chaqueta y pantalón. No llegó nada o casi nada, de la deslumbrante riqueza de México a la muchedumbre de camisa y calzón blanco. Y así fue no sólo por la maldad atribuida a los ricos y a los riquillos; también porque no funcionó la teoría de la pirámide social, tan cara a los liberales. Para éstos era seguro que la lluvia de la riqueza caída en la punta de la pirámide se escurriría hacia abajo hasta cubrir el valle de los pobres. Como dice Daniel Cosío Villegas...En México la base de la pirámide era anchísima y de escasa altura, de modo que el escurrimiento se hacía muy lentamente por una línea muy próxima a la horizontal. Y más que nada –prosigue don Daniel– porque entre las tres capas de la pirámide mexicana había una gruesa losa impermeable, como de concreto, que ocasionaba que la lluvia caída en la cresta de la montaña se estancara allí, sin escurrir nada o poco a las porciones inferiores de la pirámide (El Colegio de México, 2000: 704).

Por otra parte, en la obra desarrollada por la Auditoría Superior de la Federación, cuyo título es *1824-2004: 180 años de rendición de cuentas y fiscalización en México*, encontramos el siguiente juicio:

Pero aún en medio de estas contradicciones, Porfirio Díaz logró mantener el orden y fomentar el desarrollo económico del país durante sus gestiones, aunque a un enorme costo social y una gran dependencia. [El] aspecto positivo de la obra porfirista consiste en el progreso material y económico, sin precedentes en toda la historia anterior de la nación independiente, ya que el crecimiento logrado benefició a las comunicaciones, la minería, las industrias extractivas y textiles, el petróleo, la agricultura de exportación, la circulación de la moneda, el comercio, las obras públicas y las artesanías. Fue, en definitiva, la iniciación de la verdadera era capitalista en nuestro medio (Cámara de Diputados-Auditoría Superior de la Federación... s/f: 235).

Bibliografía

- Alemán Valdés, Miguel (2007), *La verdad del petróleo en México*. México, Biblioteca Mexicana de la Fundación Miguel Alemán, A.C., Imprenta de Juan Pablos, S.A.
- Barry, Carr (1976), “El movimiento obrero y la política en México 1910-1929”, en Salgueiro Acosta, Roberto y Rodríguez Guerra, Ella (1979), *Antología de autores críticos de la historia de México (1824-1910)*. México, Editorial Guajardo, S.A.

- Cabrera, Luis (1960), “Ideas generales de una revolución”, en *Cincuentenario de la Revolución: Precursores de la Revolución*. México, Partido Revolucionario Institucional, Dirección Nacional Juvenil.
- (1977), “La Solución del Conflicto” (1911), en Centro de Documentación Política, A.C., Cuadernos de Causa No. 3.
- Cámara de Diputados-Auditoría Superior de la Federación (s/f), *1824-2004: 180 años de rendición de cuentas y fiscalización en México*, México, Cámara de Diputados-Auditoría Superior de la Federación.
- Cockcroft, James D. (1985), *Precursores intelectuales de la Revolución Mexicana (1900-1913)*. México, Siglo XXI Editores, CONAFE-SEP.
- Elliott, John H. (2009), *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América (1492-1830)*, México, Editorial Taurus.
- González, Luis (2000), “El liberalismo triunfante”, en *Historia general de México*, Versión 2000, México, El Colegio de México.
- Hernández, Octavio A. (1981), *Esquema de la economía mexicana, hasta antes de la revolución*, México, Miguel Ángel Porrúa.
- Lara Beautell, Cristóbal (1960) “La Industria de Energía Eléctrica”, en *México: cincuenta años de revolución I. “La Economía”*. México, Fondo de Cultura Económica.
- Mancisidor, José (1959), *Historia de la Revolución mexicana*. México, 2ª. Edición, Libro Mex Editores.
- Meyer, Lorenzo (2009), *Las raíces del nacionalismo petrolero en México*. México, Editorial Océano.
- Navarrete R., Alfredo (1960), “El financiamiento del desarrollo económico”, *México: cincuenta años de revolución. I. “La Economía”*, México, Fondo de Cultura Económica.
- Salgueiro Acosta, Roberto y Rodríguez Guerra, Ella (1979), *Antología de autores críticos de la historia de México (1824-1910)*, México, Editorial Guajardo.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Secretaría de la Presidencia (1976), *México a través de los informes presidenciales*, Tomo 8. “Las comunicaciones”, México, Secretaría de la Presidencia.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público-Secretaría de la Presidencia (1976), *México a través de los informes presidenciales*, Tomo 4. “La hacienda pública”, Volumen* México, Secretaría de la Presidencia.
- Secretaría del Patrimonio Nacional-Secretaría de la Presidencia (1976), *México a través de los informes presidenciales*, Tomo 6. “El sector paraestatal”, México, Secretaría de la Presidencia.
- Secretaría de la Presidencia (1974), *Manual de Organización del Gobierno Federal*, Tomo 2. *Organismos descentralizados y empresas de participación estatal*, México, Secretaría de la Presidencia, Coordinación General de Estudios Administrativos.
- Teja Zabre, Alfonso (1939), *Panorama histórico de la Revolución mexicana*, México, Ediciones Botas.
- Turner, John Kenneth (1964), *México bárbaro*, México, Ediciones del Instituto Nacional de la Juventud Mexicana.

Garciadiego, Javier (2010), “El porfiriato (1876-1911)”, en Wobeser, von, Gisela (2010), *Historia de México*, Fondo de Cultura Económica-Presidencia de la República-Secretaría de Educación Pública.

Fuentes electrónicas

México Desconocido, Red-ferroviaria, <http://www.mexicodesconocido.com.Mx/notas/6819-Red-ferroviaria>.

Breve reseña histórica de los Ferrocarriles Mexicanos, <http://estacion-Torreon.galeon.com/productos627821.html>