

Empresa Ferrocarrilera, Agrícola e Industrial

Martínez Ayala, Sara. Licenciada en Artes Plásticas por la Facultad de Artes; encargada del Archivo Histórico Presidente Adolfo López Mateos (AHPALM) de la Universidad Autónoma del Estado de México, desde 2018.

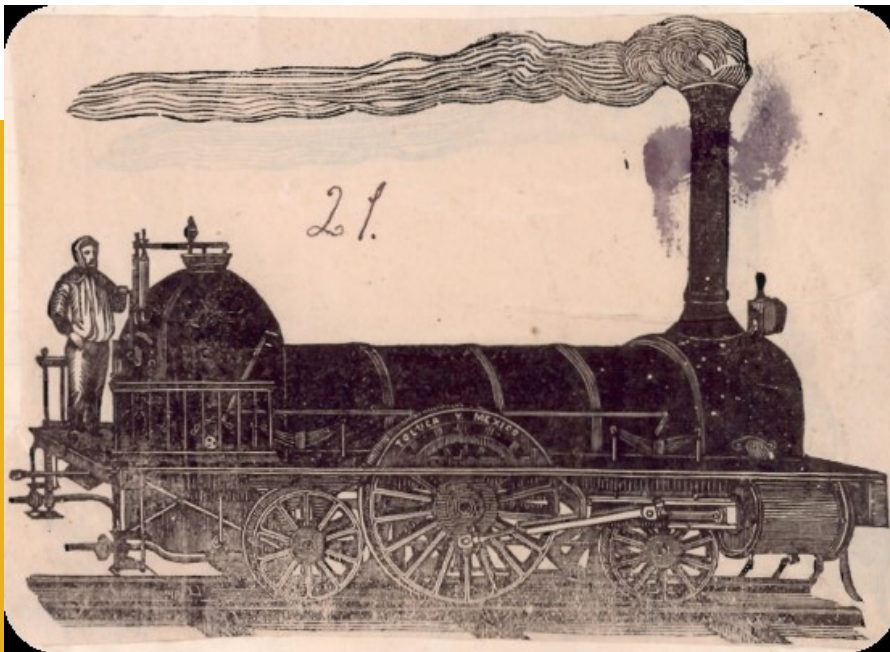


Fig. 1.- AHPALM/ UAEMéx/ AHEMIE/ lcl/ V. 2/Exp. pdf 2.22_15/ fo. dig. 12/ 1904.

Resumen:

El presente trabajo describe la aparición del ferrocarril a principios del siglo XIX en Inglaterra, avance tecnológico que tuvo gran impacto social y económico, tanto en Europa y América latina, motivo por el cual, se potencializa la creación de compañías ferrocarrileras. Por otra parte, describe cómo prosperó en México el tendido de vías férreas por la facilidad de otorgar concesiones, en el gobierno de Porfirio Díaz, y la estrecha relación del gremio político con empresarios; tal es el caso de la ciudad de Toluca a mitad del siglo XIX y principios del XX, con la concesión otorgada a los Hermanos Henkel para formar la Sociedad Anónima Ferrocarrilera Agrícola e Industrial, que se suma a la lista de negocios emprendidos por los hermanos alemanes.

1. Antecedentes

La historia del ferrocarril, el monstruo de hierro, según lo refiere Padilla "fue producto de la Revolución Industrial que se vivió en Inglaterra desde las últimas décadas del siglo XVIII, la cual potencializó la reacción sociológica hacia la creación de empresas que generaran mayores utilidades empleando menores cantidades de energía humana" (Padilla, 2017, s/p), apareció entre las décadas de 1820 y 1830.

Fue un gran avance tecnológico que "pronto alcanzó a la Europa continental y a los Estados Unidos, dejándose sentir incluso, de manera temprana, en países de América Latina, donde las condiciones todavía no eran las más favorables para impulsar grandes vías de comunicación." (Padilla, 2017, s/p)

Hacia la mitad del siglo XIX "demostró ser más que un simple recurso para la actividad minera, pues su construcción encadenaba otras industrias, como la

producción de madera y hierro; además de que podía utilizarse para transportar casi todo tipo de bienes" (Padilla, 2017, s/p), motivo que llevó a una intensa promoción de compañías ferrocarrileras, siendo las líneas férreas la conexión de gran parte de las islas británicas.

Tuvo un alcance favorable la construcción de caminos de hierro, ya que "los inversionistas ingleses volvieron a estar interesados en invertir en el extranjero, por lo que, hacia 1865, ... cuando gran parte de las Compañías se crearon con ese propósito. Como se puede suponer, la Compañía Ferrocarrilera Imperial Mexicana." (Padilla, 2017, s/p)

Mientras tanto, en la República mexicana, hubo varios proyectos que no obtuvieron buenos resultados, tal es el caso de la concesión otorgada en 1837 a Francisco de Arrillaga, para construir una vía doble de Ciudad de México a

Veracruz. "En México, a pesar de que el gobierno fue uno de los primeros del continente americano en otorgar concesiones para la construcción de ferrocarriles, el retraso de su llegada fue todavía más marcado que en otros países grandes de América Latina." (Padilla, 2017, s/p)

Hacia 1842 Santa Anna autorizó una segunda concesión a la Comisión de Acreedores del Camino de Perote a Veracruz, finalmente, en septiembre de 1850 se inauguró el primer tramo ferroviario en México, que iba de Veracruz a El Molino. En 1853 se otorga una tercera concesión al británico, John Lurie Rickardsm, sin resultado alguno, fue anulado dos años más tarde. En 1855, la Compañía de los Hermanos Mosso obtuvo otra para construir un ferrocarril que tenía como punto de partida el tramo inaugurado y como destino la capital del país, con paso por la ciudad de Puebla y los llanos de Apam. En 1856 esta concesión fue transferida a Antonio Escandón, empresario orizabeño que jugaría un papel decisivo en el establecimiento del ferrocarril mexicano.

Hacia 1857 se inauguró la línea entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe, hoy, villa Gustavo A. Madero (Camacho y Rico, 2015, p. 24), ese mismo año Escandón viajó a los Estados Unidos e Inglaterra. En el primer país, contrató a Andrew Talcott, ingeniero que definió la ruta del Ferrocarril Mexicano con paso por Orizaba y un ramal a Puebla. En el segundo, su misión fue la venta de acciones de la Compañía.

En 1863 estaban en operación 41 kilómetros de vía que iban de Veracruz con rumbo al centro del país. Al año siguiente cedió su privilegio y se constituyó en Londres la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano. Tras la caída de Maximiliano, el gobierno de Juárez, ante la prioridad del proyecto ferroviario, hizo caso omiso de la colaboración de Escandón con los invasores. Los trabajos de tendido de vía continuaron y, el 16 de septiembre de 1869, un tren que transportaba al presidente Juárez y a una numerosa comitiva realizó el viaje inaugural entre México y Puebla.

En la república mexicana, con el gobierno de Porfirio Díaz, prosperó aún más la construcción de vías férreas. "En 1880 se otorgan tres importantes concesiones ferroviarias a inversionistas norteamericanos, con toda clase de facilidades para la construcción e importación de material y equipo rodante, que dieron origen al Ferrocarril Central, al Ferrocarril Nacional y al Ferrocarril Internacional." (Camacho y Rico, 2015, p. 21).

Hacia 1884 fue posible viajar de México a Chicago, este suceso abrió la puerta para posibilitar el comercio entre México y Estados Unidos (Camacho y Rico, 2015, p. 24), poco a poco iba ganando impacto económico y, por tanto, se le comenzó a dar un uso más diversificado, como bien lo resumen en las siguientes líneas:

Desde mediados del siglo XIX, la economía internacional experimentaba un proceso de integración en el que participaban tanto mercancías como capitales, y en el cual los países más avanzados demandaban grandes cantidades de alimentos y materias primas y actuaban como exportadores de capital. De ahí que la transición de la economía mexicana se haya producido con la importante contribución del capital extranjero y en el marco de un modelo de crecimiento liderado por las exportaciones. (Kuntz, 2015, p. 329).

Por tal motivo se "consideró al ferrocarril como símbolo del progreso por el tiempo de traslado de la mercancía y las materias primas comparándolo con los transportes jalados por animales" (Camacho y Rico, 2015, p. 21). Como se ha mencionado, en gran parte de la República mexicana, se realizaban trabajos de construcción de vías férreas y el Estado de México no fue la excepción, particularmente, la ciudad de Toluca.

II. En la ciudad de Toluca

Al hablar del ferrocarril en este espacio geográfico es imprescindible mencionar a la familia Henkel que, desde su llegada a Toluca, a principios del siglo XIX, dieron muestra de su vocación para emprender negocios que prosperaron en esta ciudad.

Del poder económico y político... durante el periodo del gobernador porfirista José Vicente Villada (1889-1904), es poco lo que se conoce sobre las diversas compañías, familiares y por acciones en que participaron: Sociedad Agrícola Viuda de Henkel e Hijos, Sociedad Agrícola y Mercantil Henkel Hermanos, el Molino La Unión, S.A., Compañía de Luz y Fuerza Eléctrica de Toluca, S.A., el Banco del Estado de México, S.A. y el Ferrocarril Toluca-Tenango y San Juan de las Huertas. (Flores, 2013, p. 100)

Es conveniente resaltar que la economía de Toluca, a finales del siglo XIX "se basaba fundamentalmente en la agricultura, comenzaron poco a poco a cobrar importancia la industrialización de la conservación de alimentos, las fábricas de aguardiente, de cerveza, de papel y, sobre todo, las fábricas de textiles." (Villagómez, 2003, p. 115)

III. ¿Cuándo llegan los Henkel a Toluca?

Se tiene el antecedente de Antonio Henkel, junto con Manuel Mertens, los dos de origen alemán, firmaron un contrato con Don Juan Mariano González en 1829, para hacer una máquina de Molino para aceite. Alrededor de 1862, era dueño de una panadería. Tuvo un único hijo, Arcadio Henkel, quien se casó con Francisca Zea González Arratia en 1855, pariente de José María González Arratia, quien fue Director del Instituto Literario de Toluca hacia 1833. (Flores, 2012, p. 100).

Arcadio Henkel al ser hijo de un extranjero, factor que le favoreció para relacionarse con la élite de Toluca, inició su carrera como comerciante en el ramo de las panaderías. Hacia 1883, sus negocios se relacionaban con la molienda y procesamiento de trigo, era dueño de la hacienda La Huerta, ubicada en Zinacantepec, donde, aparte de producir trigo, maíz y cebada, tenía un molino de harina. Muere en 1884, víctima de una neumonía. (Flores, 2012, p. 101).

Procreó "cinco hijos: Alberto, Aurelia, Eduardo, Adolfo y Luz Henkel, quienes a mediados de 1885 decidieron, junto con su madre Francisca Zea, crear una sociedad mercantil y agrícola a la que denominaron Viuda de Henkel e Hijos..." (Flores, 2012, p. 102). Después de la muerte de Francisca Zea, los hermanos Henkel, con excepción de Aurelia, cambiaron la razón social de su sociedad llamada Hermanos Henkel.

Basos definitivas bajo las cuales se estableció la Sociedad Anónima denominada: Empresa Ferrocarrilera Agrícola e Industrial formada por los suscritos Alberto, Eduardo y Adolfo Henkel, Mariano Madrid Ramírez Díaz y Joaquín Silva, vecinos de Toluca.

Fig. 2.- AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 5514, fo. dig. 1, 1904.

VI. Sociedad anónima denominada "Empresa Ferrocarrilera Agrícola e Industrial"

El factor determinante para el desarrollo de la industria y la actividad empresarial de finales del siglo XIX y principios del XX en Toluca, fue la estrecha relación entre gobernadores y empresarios, quienes contaban con privilegios y facilidades para obtener concesiones. "Todo parece indicar que los Henkel establecieron muy buenas relaciones con el gobierno de Villada, lo cual les permitió desarrollar empresas como la eléctrica, la de tranvías y, en octubre de 1901... inauguraron el Molino La Unión." (Villagómez, 2003, p. 91, 92). Actualmente funciona como Centro Comercial conocido como Paseo Molino de Toluca.

Como se ha mencionado el ferrocarril fue fundamental para el desarrollo económico de la Ciudad, los hermanos Henkel tenían una visión muy clara para realizar negocios, al participar como socios mayoritarios en la sociedad anónima denominada Empresa Ferrocarrilera Agrícola e Industrial. Se tiene antecedente de las bases para la contabilidad de esta sociedad, un negocio más, emprendido por Alberto, Eduardo, y Adolfo Henkel, Mariano Madrid, Ramón Díaz y Joaquín Silva, vecinos de Toluca.

El contrato contenía diecisiete artículos, fue celebrado en Toluca, el 15 de julio de 1904, se enlistan algunos a continuación:

1ª. Los suscritos, en el pleno goce de sus derechos, se comprometen a formar, con el carácter de socios fundadores, una Sociedad Anónima que se designará: Empresa Ferrocarrilera, Agrícola e Industrial. 2ª. El domicilio social queda establecido en la casa N. 37 de la Avenida La Libertad. 8ª. El socio Alberto Henkel se constituye gerente de la negociación abonándole por honorarios el 2% sobre las utilidades líquidas después de deducida la asignación señalada al fondo de Reserva. 9ª. Son comisarios de la negociación los socios Eduardo y Adolfo Henkel disfrutando por honorarios el 1% sobre las utilidades líquidas. 13ª. La sociedad se dedicará a operaciones ferrocarrileras, agrícolas e industriales referentes a luz eléctrica, harinas y trigo, comisiones y consignaciones, situación de fondos y cambios, tanto con las poblaciones de la república como en el extranjero. 14ª. Queda facultado el cuerpo de administración para establecer sucursales de la empresa en las plazas de la república que juzgaré oportunas, dando cuenta de ello en la primera junta plena que se celebre. (AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 5514, fs. dig. 1-3, 1904.)

Se puede apreciar en este contrato lo que señalaba en 1883 el político Agustín del Río, quien fuera socio de Arcadio Henkel, de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Toluca a San Juan de la Huertas, decía: "que la construcción de este ferrocarril haría posible ampliar el comercio con los estados colindantes con el Estado de México. Esta vía a su vez se entroncaría con el camino férreo de México a Toluca perteneciente a la Empresa Sullivan" (Flores, 2012, p. 102).

Además, de tener un poder adquisitivo más extenso, pues "aparte de la línea Toluca-San Juan de la Huertas, los hermanos Henkel eran concesionarios de otras dos líneas: la que iba de Toluca a Tenango, cuya concesión databa de 1891, y la que iba de este último lugar a Santa María Atlatlahuca, concesionada en 1902. Ambas eran administradas de manera independiente por los hermanos" (Flores, 2012, p. 105).

También es notorio, en el contrato citado, lo que menciona (Flores, 2012, p. 106) de las concesiones ferroviarias autorizadas anteriormente, que:

Alberto, Eduardo y Adolfo Henkel ocuparon siempre el cargo de miembros del Consejo de Administración y/o del Consejo Consultivo de la Compañía, cargo que exigía como requisito el ser dueño de por lo menos 50 acciones a su nombre; es decir, fueron siempre los socios accionistas mayoritarios. Esto llevó a que fueran ellos los únicos socios que tenían la libertad de disponer y ocultar la información en torno a los balances económicos de dichas empresas; también eran quienes proponían la cantidad de dividendos para cada socio, el nombramiento y destitución de empleados, el nombramiento de apoderados generales o espaciales, etcétera."

Dentro del balance general de la citada sociedad, iniciado el 4 de julio al 9 de septiembre de 1904, nos da cuenta de los recursos de la Empresa Ferrocarrilera y Agrícola, para la construcción del tendido de vías férreas Toluca-Tenango-San Juan de las Huertas:

Efectivo que entregan en cumplimiento de su promesa, para los primeros gastos sociales, de \$5000 cada uno. Importe de las 200 acciones subscritas en México por intermedio del socio Alberto Henkel. Pago por los terrenos en que debe edificarse el taller mecánico y para la construcción de la vía férrea de Tenango, a Juan Ortega dueño del terreno donde se termina tramo de esta vía.

Importe de 400 rollos de alambres, durmientes, rieles, clavos, cambio de vías y artículos para la construcción de la línea telegráfica a la casa de Somer y Cía. Compra de 3000 durmientes, 2400 postes para la línea telegráfica al administrador de la Hacienda la Huerta. Compra de una parte del Molino la Unión de los Srs. Henkel y Hnos. Material rodante a la negociación Harris y Cía.

Toluca, Julio 15 de 1904.

Alberto Henkel Adolfo Henkel Eduardo Henkel
Mariano Madrid Joaquín Silva

Fig. 3.- AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 5514, fo. dig. 3, 1904.

Para tranvías, compra de guarniciones a Jesús Villafuerte Srs. a la Hacienda de Arroyo Zarco valor de 40 mulas a \$40 cada una para el servicio de dichos tranvías. Impresión de boletos para pasajeros y fletes. Importe de los trenes que se mandaron traer de los Estados Unidos por esta vía.

Pagos a los administradores de la Hacienda la Estanzuela y de la hacienda de la Huerta, por 300 cargas de trigo y su primera remisión de madera, respectivamente. (AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 5515, fo. dig. 18, 1904.)

Sin embargo "en el caso de las líneas Toluca-Tenango y Toluca San Juan de las Huertas funcionaron más como transporte de pasajeros que como transporte de carga". (Flores, 2012, p. 107), finalmente hacia 1906 los hermanos Henkel deciden "reunir en una sola empresa las tres líneas férreas de las que eran concesionarios. Esta nueva compañía se denominó Ferrocarriles de Toluca a Tenango y San Juan S.A." (Flores, 2012, p. 105).

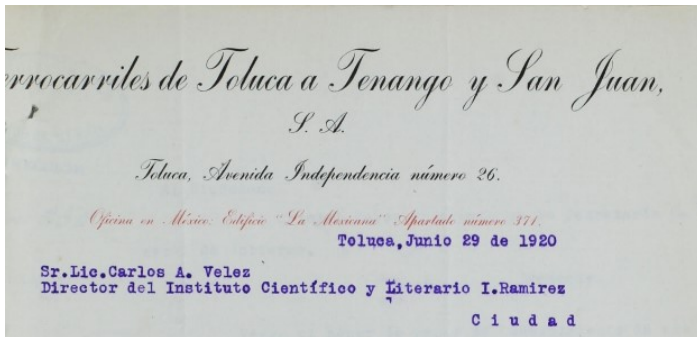


Fig. 4.- AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 6526, fo. dig. 2, 1920.

Referencias

Fuentes de archivo:

- Archivo Histórico Presidente Adolfo López Mateos (AHPALM), Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMéx), Archivo Histórico del Estado de México (AHEM)/Educación (E)/Instituto Científico y Literario (Ic)/ Volumen (V) 2/ Exp. pdf. 2.22_15/fs. dig. 15/ 1904.
- Archivo Histórico Presidente Adolfo López Mateos (AHPALM), Universidad Autónoma del Estado de México (UAEMéx), Fondo Instituto Científico y Literario Autónomo (Fondo ICLA), Exp. 5513, fs. dig. 9, 1904.
- AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 5514, fs. dig. 1-3, 1904.
- AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 5515, fs. dig. 18, 1904.
- AHPALM, UAEMéx, Fondo ICLA, Exp. 6526, fs. dig. 5, 1920.

Bibliografía:

- Camacho Ledesma, M. E. y Rico Nieto, T. E. (2015). Transporte de carga ferroviario en México: perspectivas y realidades. Tesis que para obtener el título de Ingeniero Civil. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Corona Fúebre del Señor Gral. D. José Vicente Villada (1905). Toluca: Of. Tip. del Gob. en la Escuela de Artes y oficios. Disponible en: <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1080017916/1080017916.PDF> [Consultado: 06 de junio de 2022].
- Flores Arriaga, N. (2012). "Los constructores del ferrocarril Toluca-San Juan de las Huertas, 1883-1906". Contribuciones desde Coatepec, Vol., núm.23, pp.95-113. ISSN: 1870-0365. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28125330006> [Consultado: 30 de Mayo de 2022].
- Kuntz Ficker, S. (Coords.) (2015). Historia económica general de México De la Colonia a nuestros días. México D. F.: El Colegio de México: Secretaría de Economía. Disponible en: <https://cursoshistoriavdemexico.files.wordpress.com/2019/07/kunts-ficker-sandra-historia-econoc3b3mica-general-de-mc3a9xico.-de-la-colonia-a-nuestros-dc3adas.pdf> [Consultado: 08 de junio de 2022].
- Padilla, P. (2017). "El surgimiento y difusión de la empresa ferrocarrilera y su aparición en México". *Mirada Ferroviaria*, Núm. 30, s/p. Disponible en: <https://www.miradaferroviaria.mx/el-surgimiento-y-difusion-de-la-empresa-ferrocarrilera-y-su-aparicion-en-mexico-30/> [Consultado: 03 de junio de 2022].
- Villagómez Arriaga, C. (2003). José Vicente Villada. Gobernador porfirista del Estado de México (1889-1904). Política y descontento en el campo. Tesis que para obtener el grado de: maestro en historia. Universidad Autónoma Nacional de México. Disponible en: <http://132.248.9.195/ppi2002/0314478/index.html> [Consultado: 10 de junio de 2022].