

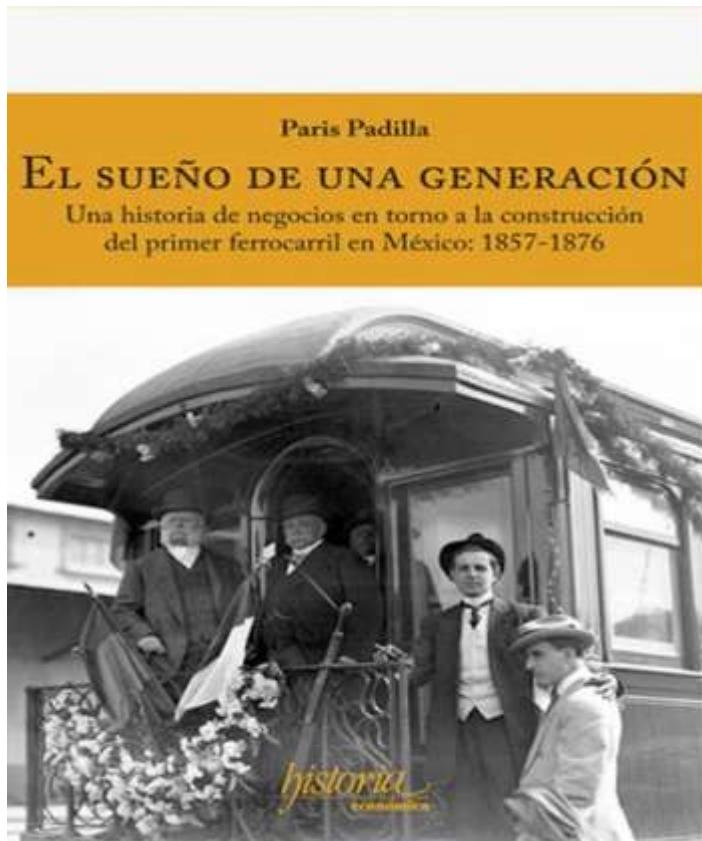


SILBATOS Y PALABRAS

RESEÑA: EL SUEÑO DE UNA GENERACIÓN DE PARIS PADILLA

* Priscilla Connolly

Paris Padilla, *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*, México, Instituto Mora, (Colección Historia Económica) 2016, 193 pp.



Como indica su título, este libro rastrea las actividades de los principales actores financieros que promovieron la construcción del primer ferrocarril entre la Ciudad de México y Veracruz. El tema es de extraordinaria relevancia, hoy en día, cuando estamos ante la creciente financialización de la producción de infraestructura y servicios urbanos. La creación de autopistas, trenes rápidos, metros, plantas de tratamiento de aguas residuales, aeropuertos, entre otros megaproyectos, tiende cada vez más a someterse a la lógica de la rentabilidad financiera, por encima de las necesidades reales, de su utilidad o, incluso, de la ganancia operacional. El Ferrocarril Mexicano fue, sin duda, el primer megaproyecto del México independiente; seguirían otros, sobre todo durante el porfiriato, pero la comunicación por vía férrea de la capital con su puerto principal fue la obra más ambiciosa del periodo que va desde mediados de la década de 1850 hasta la toma del poder por Porfirio Díaz, a finales de 1876. Además, los intereses económicos en torno a la construcción de aquel megaproyecto fueron, al parecer, dominados por la lógica de la ganancia financiera. Por lo menos esto es lo que sugiere la lectura de este libro. Sobre este punto volveré después, pero antes quiero comentar su contenido, señalando sus aportes originales y su contribución a la historiografía del periodo estudiado.



El tema del Ferrocarril Mexicano no es nuevo. Hay varios textos dedicados a esta obra: *The Building of the Mexican Railway*, de David Pletcher (1950); *La Construcción del Ferrocarril Mexicano 1837-1880*, de John Gresham Chapman, publicado en español por Sep70 en 1975; el capítulo sobre el Ferrocarril Mexicano en el volumen de Francisco Calderón sobre La República Restaurada, Vida Económica, en la serie *Historia Moderna de México* de Daniel Cosío Villegas, por nombrar los tres más conocidos. Se cuenta, además, con los textos y libros conmemorativos y oficiales, así como con varios estudios sobre el impacto general de los ferrocarriles en la economía mexicana a finales del siglo diecinueve, de académicos como John Coatsworth, Sandra Kuntz y Paolo Riguzzi, entre otros. *El sueño de una Generación* toma en cuenta a estos autores y dialoga con ellos, señalando sus acuerdos y desacuerdos en cuanto a las evidencias factuales y las interpretaciones. Pero también explora fuentes nuevas con una mirada fresca, para ofrecernos un análisis original de los negocios, principalmente financieros, en torno a la construcción del Ferrocarril Mexicano, desde las primeras concesiones en los años treinta, hasta 1876.

En efecto, a diferencia de los trabajos anteriores sobre el tema, que se circunscriben fundamentalmente a los archivos y materiales hemerográficos disponibles en México, este libro incorpora en su análisis las evidencias extraídas de diversos archivos y publicaciones periódicas contemporáneas en Londres. En este sentido, mención especial amerita la *Herapath Railway Journal*: valiosa fuente para toda clase de noticias sobre el desarrollo de los ferrocarriles, desde una perspectiva británica. Estas fuentes le permiten al autor entender mejor el papel de los inversionistas ingleses y superar la discusión planteada en los trabajos anteriores, por ejemplo, el debate sobre si el Ferrocarril Mexicano era un emprendimiento mexicano o británico (Chapman 1975, 188-92). Recurrir a las fuentes en Inglaterra también orientó su mirada hacia la fuerza impulsora del proyecto: la búsqueda de ganancias de sus principales protagonistas. Así, su obra trasciende el relato plasmado en la bibliografía previa, centrada en las complicadas relaciones entre los concesionarios y los sucesivos gobiernos mexicanos. Hay que agregar que el autor también aprovechó el Centro de Estudios de Historia de México Carso/CONDUMEX, que no estaba abierto al público cuando Pletcher, Chapman o Calderón hicieron sus estudios.

El primer capítulo se dedica a los antecedentes del ferrocarril y el contexto de 1821 a 1856. Ofrece al lector no solamente un eficiente resumen de la situación en México, respecto a los proyectos de vía férrea antes de la concesión definitiva del Ferrocarril Mexicano; también lo ubica en el tortuoso tema de la relación de los capitales ingleses con México después de la independencia, además de contar un poco sobre el desarrollo de las empresas ferrocarrileras británicas durante la primera mitad del siglo XIX. A mi juicio, el estudio se habría beneficiado de un análisis más profundo sobre la manera de actuar de los concesionarios y contratistas británicos que promovieron y construyeron los ferrocarriles, dentro y fuera de su país de origen. Sobre esto, se dispone de una bibliografía limitada, pero suficiente para comprender la evolución de los tipos de empresas y formas de operar en diferentes contextos nacionales.¹ Por otra parte, este libro en cierta medida sí contribuye a esta historiografía de las empresas ferrocarrileras británicas.

A partir del segundo capítulo, el libro va relatando el desenvolvimiento del proyecto para construir y operar el ferrocarril que comunicaría la Ciudad de México con el puerto de Veracruz y aparecen varios actores cruciales. En primer término, los hermanos Manuel y Antonio Escandón, hijos de un comerciante español fundador de una dinastía comercial en ascendencia, con negocios en el comercio, la minería, el tabaco y los carrozales. Manuel actuaba también como agiotista y, después, como promotor del primer ferrocarril largo que se construyó en el país. Aunque hubo concesiones anteriores para la construcción y operación de la línea, los Escandón fueron los que llevarían el proyecto a cabo. En efecto, la concesión que firmaron con el gobierno de Ignacio



Comonfort en 1857 introduce al Estado no solo como otorgante del monopolio, sino también como socio activo del proyecto, por medio del esquema de subsidios públicos. En esta primera concesión, el gobierno federal respaldaría la emisión de bonos para financiar la construcción y dedicaría el 20% del Impuesto sobre Mejoras Materiales al pago de intereses a los tenedores de dichos bonos. El conflicto bélico entre conservadores y liberales interrumpió la buena marcha del proyecto concesionado, hasta que los Escandón consiguieran una nueva concesión con el gobierno de Benito Juárez, en 1861. En ella se confirma la participación del Estado en el proyecto, especificando el monto y origen del pago de los intereses y amortización de los bonos que financiarían el subsidio gubernamental. Además, en consonancia con la evolución de los negocios ferrocarrileros en Europa, la concesión distingue entre la figura de la empresa ferrocarrilera y el contratista, que construiría el ferrocarril a precio alzado. Sin embargo, en este caso, el propio Antonio Escandón fungía como contratista y, además, contribuía con el financiamiento de la obra con fondos propios. En el libro, Paris Padilla hace hincapié en las diferencias entre las dos primeras concesiones, lo cual, a mi juicio, es de suma importancia para comprender el desarrollo subsecuente de los negocios. En todo caso, por el estado de guerra en que se encontraba el país, esta vez por la intervención francesa, el proyecto no avanzó gran cosa. La muerte de Manuel Escandón en 1862 representó otro contratiempo, pero su hermano Antonio, siempre flexible en sus adhesiones políticas, logró juntarse con el grupo de conservadores que pactaron con Maximiliano en Trieste en 1863, consiguiendo un acuerdo verbal sobre el proyecto del ferrocarril, con el futuro emperador de México. Este respaldo virtual de Maximiliano le permitió a Escandón apalancar el apoyo de un importante intermediario financiero en Londres, la compañía *Anthony Gibbs & Son*, en la colocación de bonos para la construcción del ferrocarril en el mercado europeo. Para facilitar las transacciones, en agosto de 1864, un mes después de la toma de poder de Maximiliano en México, Escandón y Gibbs constituyeron en Londres la *Imperial Mexican Railway Company*. La compañía se sustentaba en las dos concesiones a perpetuidad que había conseguido Escandón anteriormente con los gobiernos liberales de México, además de sus activos en los tramos de la línea ya construidos y en operación. Entre sus directores, además de Antonio Escandón y Henry Hucks Gibbs, figuraban personajes muy influyentes en el escenario político británico, así como los mexicanos Eustaquio Barrón (cuñado de Escandón) y José Luis de Abarroa.

He dedicado bastante espacio al capítulo dos, ya que me parece muy importante destacar el aporte que hace al señalar las habilidades de Antonio Escandón para utilizar sus contactos y logros previos para apalancar nuevos financiamientos: primero con Maximiliano, sobre la base de sus concesiones previas, y luego con los ingleses, sobre la base de los acuerdos verbales con el entonces futuro emperador de México. Así funcionan los negocios financieros, a base de pura saliva. En el capítulo tres, se explica cómo Escandón y los representantes británicos de la *Imperial Mexican Railway Company* hacen lo mismo con el gobierno imperial, ya instaurado en el poder. Esta vez, utilizan el argumento de los apoyos logrados de los capitales ingleses, con el fin de conseguir una nueva concesión para el ferrocarril que, nuevamente, iba a protagonizar la llegada de una nueva era en México. No voy a describir con tanto detalle los capítulos tres, cuatro y cinco – tienen que leer el libro –, solo destacaré algunas cuestiones que, a mi juicio, son los aportes principales.

El capítulo tres, como mencioné, trata de la nueva concesión del ferrocarril con el gobierno de Maximiliano, los arreglos institucionales que implicó, así como el papel de la empresa radicada en Londres, incrustada dentro de la compañía de *A. Gibbs & Son*. Empezando con el análisis de la emisión y venta de acciones de la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano, el autor puede demostrar que el papel del capital accionario, tanto nacional como extranjero, fue mayor que lo sugerido en los estudios previos sobre el tema. En cuanto a las negociaciones con el gobierno



imperial, la nueva concesión lograda en 1865 ratifica la participación del Estado para subsidiar la empresa, vía el pago de intereses a los bonos de construcción, a cambio de acciones en la compañía. Sin embargo, la filosofía política de Maximiliano también exigía una mayor intervención del Estado en la forma del control de tarifas, asunto que de allí en adelante representaría un problema permanente para la compañía.

Otra modificación suscitada por el establecimiento de la compañía ferrocarrilera en Inglaterra fue la separación entre esta compañía y el contratista responsable de la construcción del ferrocarril. Al parecer, aunque no está del todo claro, se dio también la separación formal entre la capitalización de la compañía del ferrocarril encargada de la operación y explotación de la línea, y el financiamiento de las obras, mediante los bonos de construcción subsidiados por el gobierno mexicano. La falta de claridad en el libro refleja, sin duda, la falta de distinción en los hechos entre la compañía ferrocarrilera y el contratista, ya que los actores eran los mismos. El mismo Escandón cumplió el doble papel de principal accionista y director de la compañía y, a la vez, contratista. Después, un miembro de la familia Gibbs llegaría a México con una función de director de obras, y aparecen otros británicos que aparentemente fungen como contratistas, aunque también están estrechamente ligados con las operaciones financieras.

Esta distinción confusa entre la compañía promotora y operadora del ferrocarril y el contratista es relevante para el desenvolvimiento que se presenta en el cuarto capítulo, caracterizado por una doble crisis. Primero, la caída del gobierno imperial en México y segundo, en 1866, la crisis de Overend y Gurney que sacudió todas las operaciones financieras de Londres y que fue provocada por la explosión de la burbuja especulativa, entre otras cosas, en promociones ferrocarrileras. A partir de esta, los grandes contratistas británicos se separaron de las operaciones financieras y especulativas, consolidando su *expertise* en la construcción como actividad independiente de la promoción y operación de obras públicas y ferrocarriles. Como historiadora de la industria de la construcción, este tema me interesa sobremanera. El autor, por su parte, le da más importancia a la crisis militar y política en México, pero reconoce el impacto de la crisis de 1866 en la capitalización de la Compañía Imperial del Ferrocarril Mexicano. En este sentido, es notable el seguimiento minucioso que, año con año, hace de la colocación y pago de las acciones de la compañía, la procedencia de sus tenedores y el nivel de captación real de fondos. Al mismo tiempo, hace notar las crecientes dificultades que tenía el gobierno imperial para cumplir con el compromiso de subsidiar la construcción, por lo que acumulaba una deuda creciente con uno de los principales tenedores de los bonos de construcción, Eustaquio Barrón, quien desempeñaba desde entonces el doble papel de casa acreedora de la construcción y uno de los principales accionistas de la compañía ferrocarrilera.

La restauración de la República exigía un nuevo trato entre el gobierno mexicano y la compañía ferrocarrilera, pero, antes, fue necesario eliminar la palabra “imperial” de su nombre para quedarse como “Ferrocarril Mexicano”. Aunque la nueva concesión lograda con el gobierno de Juárez en 1867 estaba más o menos en las mismas condiciones que la anterior, es notable la mayor participación del entonces contratista británico George Crawley, a su vez, inversionista en la obra. Esta concesión también incluye ciertos aspectos técnicos y laborales. En todo caso, el gobierno seguiría subsidiando la construcción del ferrocarril, a cambio de acciones en la compañía. Ello justificaría, el año siguiente, que el gobierno exigiera ocupar dos puestos en la junta directiva, situación que para nada fue del agrado de los directores y accionistas británicos.

El quinto capítulo relata lo ocurrido en la gestión de la compañía durante la presidencia de Juárez, época en la cual se llegaría a las vísperas de la terminación de la línea. Estos años se caracterizan por negociaciones constantes entre los directores de la compañía ferrocarrilera y el gobierno, en



torno a las deudas y la reticencia de la compañía de entregar los certificados acumulados a cambio de los subsidios recibidos.

El sexto capítulo remata con la inauguración de la extensión total del ferrocarril en 1872, bajo la presidencia de Lerdo de Tejada, y analiza su desarrollo hasta la toma del poder de Porfirio Díaz, en 1876. En estos últimos años se da una reorganización financiera de la compañía, que responde más que nada a la renegociación los haberes y deberes de los mismos actores.

El último capítulo, titulado “Comentarios finales”, que no lo son, hace un resumen de los negocios financieros, destacando los papeles de los principales actores mexicanos y extranjeros, sobre todo de los directores de la propia compañía, protagonistas de los demás capítulos. En este sentido, concuerdo con el autor que este seguimiento, basado en las fuentes en Inglaterra, quizá constituye uno de los aportes principales del libro a la historiografía sobre la producción del primer ferrocarril de larga extensión en México. Después sigue un epílogo que da cuenta del desarrollo de la compañía entre 1876 y 1879, proporcionando algunos datos biográficos sobre los principales actores de la narrativa.

Quiero felicitar al autor por el enorme esfuerzo de recopilación, análisis y síntesis de información contenida en *El sueño de una Generación*, y por la manera muy amena y convincente en que logra presentar el relato sobre una de las infraestructuras más trascendentales en la historia de este país. Espero que el libro se agote rápidamente y que tengamos una reedición muy pronto.

Terminaría con algunos comentarios sobre el proyecto general del libro, rescatando algo que planteé al principio. Si hay una segunda edición, creo que el título, o cuando menos el subtítulo, debe cambiarse. Porque, al igual que los dos textos antecedentes con títulos prácticamente iguales (“la construcción del Ferrocarril Mexicano”), no se trata de los negocios en torno a la construcción, sino en torno a la promoción y financiación de la obra. El libro tampoco tiene mucho que decir sobre el negocio de operar el ferrocarril, objeto último de la compañía que se analiza. La construcción es otra cosa, diferente a la promoción y diferente a la operación o explotación: los negocios en torno a la construcción tienen que ver con las relaciones laborales y técnicas, la procuración, contratación, capacitación y remuneración de la mano de obra, la importación de los insumos, el papel de los ingenieros. Más que nada, tiene que ver con las funciones de la figura del “contratista”, que en todo este relato han sido poco claras. Los contratistas que describe Paris Padilla son también financieros, al estilo de los contratistas británicos antes de 1866, pero su relación concreta con la obra es más oscura.

A mi juicio, si bien los negocios de los actores que figuran como los más importantes son de índole financiera, no es posible entender estos negocios sin referencia a la producción material, es decir, la construcción y los negocios que giran en torno a esta: los contratistas de verdad, los productores de insumos, los subcontratistas, los capataces, entre otros actores. Los problemas técnicos y laborales casi no se mencionan en este libro, pero estoy segura de que contribuyeron a los vaivenes de los negocios financieros.

Desgraciadamente, la historia de la construcción ha dejado pocos rastros, a diferencia de las negociaciones con el gobierno, los contratos de concesión, la emisión de bonos y las minutas de las juntas directivas de las compañías promotoras. Ojalá que algún día se pueda encontrar una memoria histórica que documente esta parte de la producción real de los ferrocarriles en México.²



Notas:

* Estudió licenciatura y posgrado en Arquitectura en la Universidad de Cambridge y tiene el doctorado en Ciencias Sociales por el Colegio de Michoacán, Zamora. Ha publicado extensivamente sobre temas relacionados con la vivienda popular y mercado del suelo, el empleo urbano, la industria de la construcción y finanzas públicas, así como la historia de obras públicas y política ambiental. Actualmente, es Jefa del Área de Sociología Urbana y coordinadora del Sistema de Información Geográfica del Observatorio de la Ciudad de México (OCIM-SIG). Correo electrónico: pcd@correo.azc.uam.mx. La presente reseña fue leída por la autora en su intervención en la presentación del libro, celebrada el 14 de junio en las instalaciones del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.

1. Véase, entre otros: K. Middlemas, *The Master Builders*(London, 1963); M. Linder, *Projecting Capitalism: A History of the Internationalization of the Construction Industry* (Westport, CO, 1994); R. Miller, ‘Transferring Techniques: Railway Building and Management on the West Coast of South America’, in R. Miller and H. French (cds.), *Technology Transfer and Economic Development in Latin America*, Centre of Latin American Studies Working Paper 7 (London, 1986); Dyos and D.H. Aldcroft, *British Transport: An Economic Survey from the Seventeenth Century to the twentieth* (Harmondsworth, 1974).
2. El libro de Teresa Van Hoy *A Social History of Mexico's Railroads*,(Lanham, Maryland, 2008) aporta bastante información y análisis sobre la transformación de las relaciones laborales en la construcción ferrocarrilera a lo largo del siglo XIX.