



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 de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2016.

Para los amantes del siglo XIX y en especial de la historia económica, este libro resultará de gran interés. El esfuerzo de su autor es muy particular ya que se orienta hacia terrenos poco explorados en la historia de las empresas, como el de la capitalización o “financiación”, según denomina al fenómeno que más le interesó desentrañar. Supongo que se trata de la versión editada de su tesis de maestría en Historia Moderna y Contemporánea, cursada en el Instituto que

lo publica, y pienso que también es el texto ganador del concurso de Ensayo Histórico 2009 convocado por la Academia de Historia de Sinaloa, datos, éstos, asentados en la solapa delantera del mismo.

La consulta de fuentes en Inglaterra fue fundamental; sin ellas no se habría podido superar lo escaso y poco claro que se conocía de la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Si bien no se halló nada en el acervo de la empresa que fue su intermediaria y accionista (Antony Gibbs & Sons, constituida desde 1902 como casa bancaria y con intereses en varios países de Latinoamérica), la información clave se localizó en un fondo insospechado: el de un sobrino-nieto del fundador de dicha empresa (George L. Monck Gibbs), accionista y luego administrador de la compañía ferrocarrilera. Así se confirmó lo que se asumaba en otras fuentes: que la injerencia británica había sido mayor de lo que se sabía, aunque no desplazó a los capitalistas de México del manejo de la compañía ni, al final del periodo de estudio, de la financiación de la misma como accionistas y sobre todo como tenedores de bonos.

¿Cuál es la relevancia del objeto de estudio de este libro? Aparte de su papel de empresa intermediaria e inversionista de la construcción del primer ferrocarril que tuvo México, es importante por su significación en el arribo de la modernidad capitalista y de una era de progreso limitado a los estratos superiores de la sociedad. Su proyecto original, cuando empezó a andar en 1857 a manos del agiotista Manuel Escandón y de su hermano Antonio, ya incluía planes desmesurados: comuni-

car el golfo de México con el océano Pacífico mediante una primera línea férrea que iría entre Veracruz y la Ciudad de México con un ramal a Puebla, y una segunda que enlazaría la capital del país con Acapulco: un proyecto que se adelantaba en medio siglo a la comunicación fluvial que finalmente se abrió a inicios de la nueva centuria en Panamá.

Otro elemento a destacar es la coyuntura en que se terminó la primera de esas líneas: una coyuntura de grandes dificultades tanto políticas como económicas. Parece increíble que entonces se hubiese terminado esa obra, porque la mayor parte fueron años de duros enfrentamientos armados: entre conservadores y liberales en la Guerra de Reforma (1857-1859), y entre éstos y un ejército enviado por el emperador francés Napoleón III, contingente apoyado por los primeros para instaurar y mantener con muchos trabajos y derroche de recursos un Segundo Imperio mexicano de vida breve (1864-1867). Y luego, tras la derrota de la intervención francesa, se presentó la lucha armada entre los mismos liberales, con las rebeliones porfiristas de La Noria y de Tuxtepec.

Un escenario así no era propicio para el crecimiento, cuando menos porque implicaba poca captación de recursos fiscales y distracción del gasto público en la guerra. Menos aún era alentador para una empresa de gran envergadura, como la construcción de una línea férrea en toda forma: no sólo de cierta longitud (471 kilómetros), sino trazada sobre terreno en declive y a veces escarpado, sobre abismos salvados con costosas obras, como el puente de Metlac.

Aun así, en este libro es notoria la persistencia en la construcción de dicho ferrocarril. Si bien hubo suspensiones de obra, se reanudaban en cuanto era posible. Muchos de los accionistas comunes, que invirtieron en Inglaterra, lo hicieron más bien para especular, vendiendo pronto sus títulos; otra parte los retuvo con temor, por los continuos cambios de gobierno en México y, con ellos, los cambios en la situación política. En el lapso en que se tendió la vía hubo turnos de gobiernos liberales (Ignacio Comonfort, Benito Juárez, en varios periodos, y Sebastián Lerdo de Tejada) y también conservadores (Félix Zuloaga y Miguel Miramón). Y hubo también el gobierno de Maximiliano, en muchos aspectos liberal —a veces moderado y a veces tan radical como para confirmar las Leyes de Reforma— pero sostenido por fuerzas conservadoras que le fueron retirando su apoyo. Mas a pesar de las distintas ideologías que unos y otros tenían, cabe destacar que todos estuvieron conscientes de la necesidad de tender las vías férreas que integraran los mercados y agilizaran el comercio y el traslado de pasajeros.

Ignacio Comonfort no vaciló en dar una concesión a Antonio Escandón en agosto de 1857 para tender la segunda de las líneas del proyecto de gran vuelo que éste tenía con su hermano, avalando la construcción de la primera, cuyo primer tramo por el lado de la Ciudad de México, de apenas cinco kilómetros que llegaba a la villa de Guadalupe, inauguró ese mismo presidente en febrero de 1858 (tramo que a pesar de la Guerra de Tres Años dio ingresos a los Escandón por más de sesenta mil pesos en su primer año de operaciones,

llegando a transportar hasta 6000 personas en un día).

Igualmente partidario del desarrollo ferroviario, Benito Juárez dio una nueva concesión en abril de 1861 que mejoró los términos de la anterior, ya que elevó un impuesto para colaborar con la obra y renunció al derecho del gobierno para exigir después el pago de esta cooperación. Insistió en la conexión con Puebla, pero a la vez permitió que los “importadores” compraran acciones de la compañía, lo cual contribuyó a capitalizar el proyecto. Luego de esta concesión se formó ante notario la Compañía del Ferrocarril de México a Puebla [sic], con capital de 5000000 de pesos dividido en 50000 acciones que podrían pagarse en no más de tres años, medida, esta última, indicativa de que el gobierno estaba consciente de la dificultad de captar inversiones. Entre los fundadores estaban los Escandón y otras catorce personas; muy importante fue la designación de corresponsales en el exterior (La Habana, Nueva Orleans, Nueva York, París y Londres, en este caso la empresa de Antony Gibbs & Sons).

En cambio, en los inicios de la intervención y los del gobierno de Maximiliano, la compañía tuvo que batallar para ser reconocida. Antes de la llegada de éste se le forzó a trasladar tropas y a la supervisión de sus obras por el mismo ejército. A un mes del descalabro sufrido en Puebla, la compañía padeció la muerte de Manuel Escandón, quien había seguido en búsqueda de inversionistas en el extranjero, tarea de la que Antonio se encargó muy pronto, comenzando por unirse a la comisión que fue a ofrecer el trono de México a Maxi-

miliano, obteniendo su aprobación tras decirle que contaba con el compromiso de la casa de los Gibbs, lo que significaba tener “acceso a los círculos financieros londinenses”. Paralelamente, Antonio maniobró de otras formas, hasta conseguir que en agosto de 1864 se constituyera en Londres la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano (Imperial Mexican Railway Company), acto mediante el cual la mencionada firma inglesa se hizo su socia, por lo pronto no como accionista, sino como intermediaria en la flotación de sus bonos en el mercado inglés. Para entonces había unos ochenta kilómetros de vías tendidas, las cuales Escandón traspasó a la compañía a cambio de convertirse en el accionista que más títulos tenía. Las obras continuarían a cargo de constructoras expresa y sucesivamente contratada para esto.

En la creación de la compañía se sumaron varios socios de apellido Gibbs y otros relacionados con ellos, uno muy importante por ser miembro del Parlamento (Robert W. Crawford) y otro por ser presidente del Banco de Inglaterra (Henry Hucks Gibb). Entonces fue que apareció un cuñado de Antonio, Eustace o Eustaquio Barron, de la casa Barron & Forbes, que había sido agiotista del gobierno mexicano. Se le nombró director en México, aunque no fue socio fundador, sino debió aportar capital poco después. Los Barron actuarían siempre anteponiendo sus intereses a los de la empresa. Al fallecer Eustaquio, a mediados de 1867, lo reemplazaría su hermano Guillermo, quien se volvería un dolor de cabeza para los directores ingleses enviados a México por los Gibbs, ya que nunca

cejó en tener un control, que más tarde se explicaría porque a las acciones adquiridas agregaron la compra de una gran porción de bonos, lo cual indicaba que, cuando los capitales escaseaban para proseguir las obras, los Barron los ponían, aumentando su poderío en la junta local de la empresa en México. Antonio Escandón también sería tenedor de una buena cantidad de bonos, pero él se la pasaba más bien viviendo en Europa que en México.

La Compañía del Ferrocarril Imperial debió aguardar más tiempo para ser reconocida por las nuevas autoridades, puesto que la aprobación de Maximiliano había sido dada informalmente. La concesiones en que se fundaba parecieron a los partidarios de la Monarquía excesivas en el otorgamiento de privilegios. Las posturas de Maximiliano coincidieron al establecerse en México, pero pudo más una amenaza de disolución de la empresa, porque afectaría a inversionistas extranjeros y a la imagen de su gobierno en el exterior. El reconocimiento llegó finalmente en enero de 1865, concediéndose a la empresa un monopolio por 65 años sobre la zona en que actuaba y el pago, comprometido desde el gobierno de Juárez, de 560 000 pesos anuales para cubrir réditos y amortización de capital, aunque se anuló su libertad de establecer tarifas, fijándose ahora en acuerdo con el gobierno.

Con todo y los enfrentamientos armados entre juristas e intervencionistas, la construcción del Ferrocarril Mexicano continuó, incluso cuando Juárez volvió a la Presidencia de la República en julio de 1867 y durante el resto de su difícil gestión. Y si las obras

de expansión llegaban a suspenderse, el servicio solía mantenerse en los tramos que estaban en operación, de manera que la compañía no dejaba de obtener cierto nivel de ingresos. El retornado presidente Juárez reconoció a la compañía en unos cuantos meses (noviembre de 1867), la cual dejó de ostentarse como “imperial” para cambiar el nombre a Compañía del Ferrocarril Mexicano. Se le indultó por haber celebrado un convenio con el imperio de Maximiliano, se mantuvo la fijación de tarifas y en los hechos se relativizó su monopolio porque se permitió que otra línea concesionada a un mexicano (Ramón Zangroniz) enlazara a México con Veracruz pero por la vía de Xalapa y no la de Orizaba. En lo demás se mantuvo la concesión de 1861, incluyendo el apoyo financiero anual del gobierno para amortizar los bonos y “por la compra de acciones vía los derechos de importación”.

Durante el gobierno de Sebastián Lerdo de Tejada, el apoyo y las facilidades otorgadas a la compañía fueron mayores. Este presidente también comprendía la importancia de contar con una línea férrea como esa, integradora de mercados internos y del puerto más importante del país, así como con la capital nacional. A Lerdo de Tejada le correspondió inaugurarla, el 1 de enero de 1873, en un día de celebraciones que se tornó memorable y alrededor del cual hubo los consabidos discursos y las elogiosas reseñas en la prensa.

Paris Padilla muestra bien las cifras dobles que la empresa inglesa manejaba y el artificioso aumento de su capital al doble —valga la redundancia—, cuando agregaba la suma de ren-

dimiento que esperaba obtener. En general, mentía en cuestiones financieras, haciendo cálculos exagerados con el objeto de conseguir capital “a como diera lugar” (si poseía 2700000 libras, promocionaba que tenía un haber de 5400000 libras). Por otro lado, muestra que la compañía concentraba acciones, bonos para la construcción y subsidios gubernamentales para financiarse, pero había un marasmo porque las acciones eran de dos tipos: pagadas que no podían transferirse y ordinarias a pagar a plazos (con tal de captar inversionistas).

El caso es que a los accionistas comunes nunca se les revelaron las cifras verdaderas ni la marcha real de la compañía. Y también frente a los compradores de acciones y frente a los distintos gobiernos hubo mucha exageración en cuanto a la situación y perspectivas de la empresa, dando siempre la impre-

sión de que todo marchaba “sobre ruedas”. Solamente los directores de ella sabían de los manejos reales de las finanzas. Respecto a este asunto, cabe decir que el lector común hallará puntos no del todo claros en cuanto a los mecanismos de financiamiento, y que habría que contrastar las cifras con otras; por ejemplo, con ferrocarriles similares en otros países de América Latina, o con compañías del tamaño similar en Inglaterra. Esto no demerita, desde luego, el esfuerzo realizado por el autor para ahondar en la historia del primer ferrocarril mexicano que, sin este libro, hubiese permanecido, como estuvo por tanto tiempo, en un nivel muy superficial.

LETICIA GAMBOA OJEDA
Benemérita Universidad Autónoma
de Puebla