



Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad

ISSN: 0185-3929

ISSN: 2448-7554

relacion@colmich.edu.mx

El Colegio de Michoacán, A.C

México

Ramírez Rodríguez, Rodolfo
Manuel Payno y su polémica participación en las concesiones del Ferrocarril Mexicano
Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad, vol. 40, núm. 158, 2019, pp. 198-231
El Colegio de Michoacán, A.C
Zamora, México

DOI: <https://doi.org/10.24901/rehs.v40i158.338>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13766704009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso
abierto

Manuel Payno y su polémica participación en las concesiones del Ferrocarril Mexicano

Manuel Payno and his Controversial Participation in Mexican Railroad Concessions

Rodolfo Ramírez Rodríguez

División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México

rodolfo.ramirez.rodriguez@gmail.com



DOI: [10.24901/rehs.v40i158.338](https://doi.org/10.24901/rehs.v40i158.338)



Manuel Payno y su polémica participación en las concesiones del Ferrocarril Mexicano por [Rodolfo Ramírez Rodríguez](#) se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional](#).

Fecha de recepción: 27 de julio de 2017

Fecha de aprobación: 30 de mayo de 2018

RESUMEN:

El artículo expone un tema poco explorado en la historiografía sobre el papel de Manuel Payno como concesionario, promotor y crítico de la empresa del Ferrocarril Mexicano. La participación del político, escritor y secretario de Hacienda en la concesión de la línea férrea de la Ciudad de México al puerto de Veracruz, da cuenta de los intereses que influyeron en la decisión de apoyar, cuestionar y criticar las modificaciones en las concesiones realizadas a las diferentes empresas que retomaron la construcción de este ferrocarril, entre 1853 y 1868, lapso en el que pasó de un apoyo incondicional al proyecto a una serie de desavenencias que lo orillaron a contradecir su postura inicial y a mostrar un resentimiento hacia los empresarios, lo cual muestra la faz de Payno como un emprendedor de negocios frustrado, pero siempre crítico del desarrollo posterior que tendría ese medio de transporte como sinónimo del ansiado progreso nacional.

Palabras clave:

Ferrocarril, concesiones, empresarios, Manuel Payno, familia Escandón.

ABSTRACT:

The article examines a little-explored topic in Mexican historiography: the role of Manuel Payno as a concessionaire, promoter and critic of the Mexican Railroad Company. The participation

of this politician, writer and once Secretary of the Treasury in awarding concessions for the construction of the railway between Mexico City and the port of Veracruz reveals the interests that influenced people's decisions to support, question or openly criticize modifications of the concessions granted to the numerous companies that participated in construction between 1853 and 1868. In Payno we find a man who began as an unconditional supporter of the project but would later reverse his initial position after a series of disagreements led him to manifest resentment towards railroad entrepreneurs. In fact, Payno emerges as a frustrated entrepreneur who would continue to criticize later developments in a railroad sector that predicated this means of transportation as a synonym of Mexico's ardently-desired national progress.

Keywords:

Railroad, concessions, businessmen, Manuel Payno, Escandón family.

“Cuando vemos a Payno como funcionario de Hacienda, nos enfrentamos a un personaje que fue según toda probabilidad indelicado, y justamente sospechoso de prevaricación, pero al apreciar su actitud debemos tomar en cuenta que sus modelos de comportamiento procedían de un mundo en donde apenas apuntaba la noción de res publica y en donde en el espacio de la vida pública, todo se resolvía con el valimiento de una persona poderosa”.¹

Introducción²

El primer privilegio exclusivo para construir y explotar un ferrocarril, que uniera la ciudad de México con el puerto de Veracruz, fue otorgado a Francisco Arrillaga en 1837, el cual no pudo constituir siquiera una sociedad de accionistas, pero sí dio inicio a una serie de proyectos más ambiciosos. A partir de entonces, y hasta la terminación de la línea ferroviaria que enlazó ambos puntos en 1873, se sucedieron 48 privilegios para diferentes ferrocarriles y un total de 556 kilómetros de vías tendidas. Del total de esos privilegios ocho pertenecieron a lo que, años después, se llamaría el Ferrocarril Mexicano, que unió a las ciudades de México y Veracruz.

El interés de este artículo es evidenciar la participación del escritor, liberal moderado y por algunos momentos Ministro de Hacienda, Manuel Payno Cruzado (1820-1894) en relación con su apoyo, crítica e incluso rechazo a las concesiones dadas a este ferrocarril de México a Veracruz. En especial, nos interesa la polémica sobre su construcción y la validez de su concesión, luego del periodo conocido como Segundo Imperio, cuando la estructura de la compañía había sido modificada de empresa particular a una sociedad de accionistas ingleses, con el traspaso de un privilegio a la familia Escandón que databa de la época republicana a una llamada “imperial” que había entrado en tratos con los representantes del emperador Maximiliano. Éstos son los hechos que dieron pie a una polémica en torno a las subvenciones de gobierno a una empresa familiar que se acomodaba a las circunstancias y que parecía ser una sociedad de equilibristas financieros.

En este sentido, el texto tiene la intención de coadyuvar en el estudio de la historia empresarial, entendida como la participación de emprendedores o innovadores en proyectos para la activación o mejoría de las actividades económicas, diferenciada de la historia de las empresas, que presta atención al análisis de los cambios de organización económica de las compañías, como habían anotado ya Carlos Marichal y Mario Cerutti en sus estudios de hace algunos años.³ Este trabajo intenta esclarecer el impacto de una personalidad en la consolidación del primer ferrocarril en México, considerando que las esferas de acción pública y privada no se encontraban delimitadas.

En el largo y complejo proceso de construcción de la obra material, considerado de interés público, y que era símbolo de la llegada del progreso a México, participaron diversos sujetos de su tiempo como la Comisión de Acreedores del Camino Perote a Veracruz; la administración general de Caminos y Peajes; el Ministerio de Fomento, su principal impulsor tanto en fondos como en proyectos; el Ministerio de Relaciones; los hermanos Miguel y Leandro Mosso, concesionarios del Ferrocarril en 1853; diversas compañías particulares de la época de Benito Juárez; el ejército expedicionario francés; y, principalmente, los hermanos Manuel y Antonio Escandón; además de nuestro involucrado, Manuel Payno, a veces a favor y otras en contra.⁴

El debate originado por la aprobación de las concesiones que llegó a su auge en la República Restaurada, debido a la subvención gubernamental a la empresa del Ferrocarril Mexicano y el costo real de la obra, ha generado una serie de interrogantes que poco a poco se van aclarando debido a los recientes estudios sobre la vida y obra de Manuel Payno⁵ y el Ferrocarril Mexicano.⁶ La polémica fue ardua debido a que en ella se mezclaban los intereses económicos con los políticos de su época, como había ocurrido en otros ramos, y a pesar de un interesante análisis que realizó Francisco Calderón en su estudio sobre los ferrocarriles, en cuanto al debate legislativo al reinstalarse el Congreso federal, en la magna obra colectiva *Historia moderna de México. La República restaurada*,⁷ queda mucho por indagar en las publicaciones realizadas por Manuel Payno y por los abogados de la Compañía del Ferrocarril, especialmente en 1868.

En opinión de Sergio Ortiz, uno de los mayores estudiosos de los ferrocarriles, Manuel Payno puede ser desconcertante en su proceder de apoyo y crítica constante al tema del ferrocarril, al que dedicó 29 artículos, 17 relacionados al ferrocarril de Veracruz hasta 1870, pero ello es debido a que era un ferviente creyente del progreso material a través de la apertura de transportes en un país de accidentada geografía, que tenía muchas riquezas naturales por explotar. Pero su crítica radicaba en lo conveniente o no para el Estado nación de las concesiones a particulares, en las cuales él mismo participó, sin obtener el éxito deseado. Siendo, por tanto, “un liberal que creía en principio en la propiedad privada como un derecho natural, en la libre competencia y en la libertad de comercio, así como en un Estado abstencionista en materia de inversiones y negocios”,⁸ lo cual no impedía que considerase deseable y útil que el gobierno mexicano construyera y administrara las líneas férreas. Estas ideas divergentes sólo las concebiría mediante las experiencias que vivió en carne propia, llevándolo a rectificar sus propias opiniones.

El interés por un camino de fierro

A pesar de que la minería y algunas manufacturas sostenían la economía de la República Mexicana al mediar el siglo XIX, el deterioro de caminos, la inseguridad en ellos y la carestía del transporte en recuas habían reducido a su mínima expresión el comercio interregional del país.⁹ La larga promoción de introducir el ferrocarril, como medio de transporte en México, pasó por muchos procesos desde el año 1837. No obstante, las distintas administraciones y la inestabilidad originada por las asonadas militares retrasaron la realización de las concesiones dadas a algunos empresarios mexicanos, quienes intentaron llevar a cabo esta novedosa empresa.¹⁰ Ciertos historiadores ya han abordado al tema del ferrocarril, en cuanto a las inversiones, concesiones y explotación de recursos como Paolo Riguzzi; a los vínculos de empresas con el comercio interno y externo, como Sandra Kuntz Ficker; o a la relación entre especulación y política de fomento como los estudios de Ana Rosa Suárez Argüello e Irina Córdoba Ramírez.¹¹ Pero nuestro interés se centra en la participación de un entusiasta burócrata en la concreción del primer ferrocarril.

Tal vez el primer acercamiento de Payno con el tema del ferrocarril se deba al privilegio concedido por el primo hermano de su padre, el presidente Anastasio Bustamante, al comerciante español Francisco Arrillaga, en 1837, quien había sido ministro de Hacienda por tres meses en 1823.¹² Mas la primera vez que señaló la importancia de la nueva conducción como detonador de la actividad comercial fue en el proyecto de un “camino de fierro” entre la Ciudad de México y las municipalidades de Tlalpan y Tacubaya ideado por José Gómez de la Cortina, en 1845.¹³

El establecimiento no de un camino, sino de un sistema de vías de comunicación que atravesase del mar del norte al mar del sur por las principales poblaciones de la república, la construcción de pozos artesianos, la de acueductos para recoger las vertientes y derrames de agua, harán progresar de una manera asombrosa la agricultura en la mesa central

[...] así un país extenso y poco poblado como el nuestro y poco productivo en la actualidad por las causas que se han mencionado no puede producir rentas, cualesquiera sean las combinaciones financieras que se hagan, más que una cantidad determinada, y se sigue de esto la consecuencia lógica y natural de que la administración del país debe arreglarse de manera que no cueste más de lo que puede producirse.¹⁴

Bajo este postulado, la primera crítica a un decreto de concesión para el ferrocarril de Veracruz se dio en la década de 1840.¹⁵ En ella, tres diputados federales, Manuel Zárata, José Ramón Pacheco y, curiosamente, Manuel Payno, consideraron perjudicial para el erario público la subvención que se daba a la empresa, pues, el ritmo de construcción se vislumbraba en casi 35 años, sólo hasta la localidad costera de San Juan, en el estado de Veracruz. Payno expresó en 1853 que las rentas del país, aun cuando tuvieran una administración perfecta, “económica y arreglada en su contabilidad y en su comprobación”, no podrían exceder los 15 millones de pesos,

tachándose incluso de optimista, pues, era una época de contracción económica. Pero a la vez tenía ya la certeza que:

Establecido un camino de fierro de Veracruz a México, abierto un camino carretero de Tampico a San Luis, otro de México a Acapulco, y terminada la comunicación por el istmo de Tehuantepec, juzgamos que las rentas aumentarán en 5 o 6 millones anuales, y que la población extranjera, aun sin necesidad de leyes de colonización, afluiría lo bastante para dar movimiento y vida a todas nuestras ciudades. Desde luego toda la propiedad rústica y urbana, situada en la línea y junciones de estos caminos, duplicaría o triplicaría su valor.

Por eso nos ha parecido, y aun nos parece todavía, que cualquier sacrificio que hiciese la República, por costoso que a primera vista pareciese para realizar estas vías de comunicación, quedaría pronto y bien compensado una vez que se destruyeran en parte los obstáculos que se oponen a la circulación de los productos del comercio y de la agricultura.¹⁶

Con esa idea en mente, en marzo de 1848, había recomendado que parte de la indemnización pagada a México por los Estados Unidos, al final de la guerra, se aplicara al establecimiento de un camino de fierro; siendo recurrente esta petición en algunos artículos donde exaltaba a los empresarios, como a los gobiernos que habían intentado establecer este adelanto tecnológico.¹⁷

Payno, desde el inicio de su carrera política, estuvo ligado al interés por los negocios públicos y privados. Tras la firma del tratado de paz con los Estados Unidos, siendo diputado federal, presentó una propuesta al Congreso para ajustar los egresos federales¹⁸ con el fin de ordenar las finanzas públicas del país. En julio de 1850, fue nombrado, por primera vez, ministro de Hacienda por el presidente José Joaquín Herrera, vinculado a Mariano Arista. Hacia 1852 y 1853 participó en la formación de dos empresas: la Compañía Mixta. Tehuantepec Company, con el fin de un paso interoceánico; y la Compañía Franco-Mexicana Trasatlántica, para el servicio de barcos de vapor entre esas naciones, pero ambas fracasaron;¹⁹ además ideó un proyecto de creación de un Banco Nacional para modernizar el sistema financiero, lo cual coincide con el proyecto de Manuel Escandón para la misma época.²⁰ Payno se convertirá en un economista versado, pasando de ser un funcionario público a empresario, aunque sin fortuna.

En este sentido Payno opinaba que: “las especulaciones pueden ser legales hasta el punto en que no dañen el interés general u ocasionen mayores gastos a los accionistas, ya sean del gobierno o particulares”.²¹ Michael P. Costeloe encontró que la sociedad entre Payno y el mayor de los Escandón fue fructífera en este periodo, pues, sostiene que Manuel Escandón había especulado con el arreglo de la deuda inglesa desde 1846 y hasta 1851, siendo Payno el encargado de asegurar la impresión de nuevos bonos y su canje para continuar con el pago de los intereses de la deuda inglesa, lo cual visto por un testigo británico, sirvió “para sus propios fines y los de sus amigos”.²² Esto los vincularía para organizar nuevos proyectos de concesiones como el propio ferrocarril.

Payno como empresario del ferrocarril

Como bien anota Córdoba Ramírez, cuando Payno volvió a ser ministro de Hacienda con Ignacio Comonfort, formuló la Ordenanza General de Aduanas, que gravaba los artículos de importación con cinco nuevos impuestos,²³ uno de los cuales era el de las mejoras materiales que se aplicarían al financiamiento de la construcción de ferrocarriles en México, con la convicción de que el apoyo gubernamental serviría para alentar compañías nacionales o extranjeras, fue motivado por la designación de Gregorio Mier y Terán al frente de la Junta Directiva de Caminos de Fierro, con quien había entablado amistad en la Secretaría de Hacienda desde 1850.²⁴

La concesión del ferrocarril de México al puerto de Tampico fue otorgada en abril de 1855 a la compañía de los hermanos Miguel y Leandro Mosso. Cuando se recibió la concesión, se agregaron dos miembros: José Antonio Suárez Teruel y Manuel Payno. La concesión se extendió al camino México a Veracruz, el 2 de agosto, y de ahí a un punto del Pacífico, imponiendo el uso del tramo Veracruz-San Juan y que la línea pasara por Puebla y los llanos de Apan para la capital. No obstante, la compañía Hnos. Mosso, por falta de liquidez, acabó por traspasar a Gregorio Cortina la concesión del ferrocarril al puerto de Tampico, en julio de 1856, conservando la concesión del ferrocarril de México a Veracruz.²⁵ Sin embargo, cuando no pudo obtener la fianza de la concesión, José María Lafragua, ministro de Gobernación, decidió traspasar el privilegio a Antonio Escandón, el 22 de noviembre de 1856, para continuar la construcción de ferrocarril.²⁶

Imagen 1. Traslado de la concesión Hnos. Mosso

Hacia 5
 1856
 En vista de la co-
 municacion adjunta
 de preferencia
 de Hnos. Mosso
 y de V. E.

Como Sr.
 Habiendo cedido al Sr. D. N. Antonio
 Escandon el privilegio exclusivo que nos
 concedió el Supremo Gobierno con fe-
 cha de 2 de Agosto del año pp. do para la
 construccion de un camino de fierro
 de San Juan al mar pacifico via de
 los Llanos de Tlaxam, hemos de merecer a
 V. E. que se sirva concedernos el permiso
 necesario para cumplir con lo que sobre
 este particular previene el artº 17. del
 referido privilegio.

Ofrecemos a V. E. los testimonios
 de nuestra consideracion.

D. D. y Libertad. Mexico Cete
 4. de 1856.

Pp. de los Hnos. Mosso
 Herm. y ca
 M. Pagno

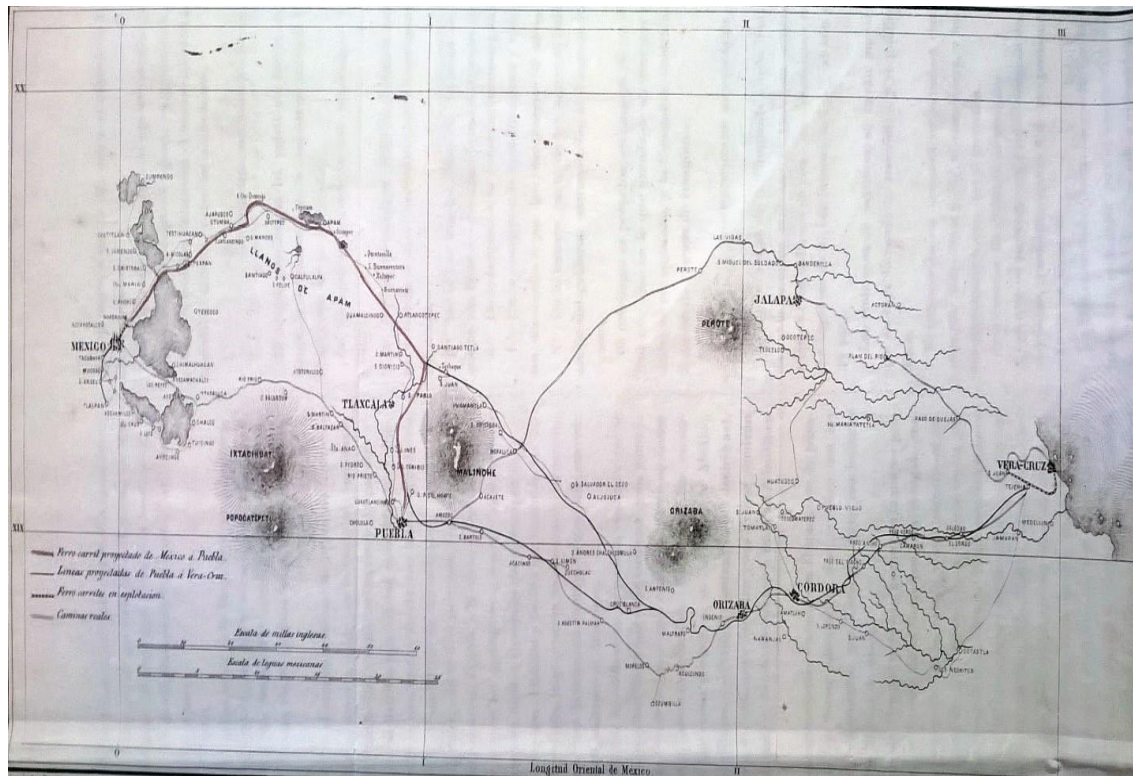
Sr. Ministro de
 Fomento y Colonizacion.

Fuente: AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 4, exp. 102

Manuel y Antonio Escandón y Garmendia, hijos de un comerciante español avecindado en Orizaba, fueron empresarios conspicuos, durante la primera parte del siglo XIX, que estudiaron en Inglaterra. El primero debió su fortuna al comprar una línea de diligencias México-Veracruz en 1833, manteniendo una relativa neutralidad política con los gobiernos sucesivos hasta 1850.²⁷ En la primera concesión otorgada por el presidente Comonfort a Antonio Escandón, en agosto de 1856, la compañía estaba integrada por Gregorio Mier y Terán como presidente y Mariano Riva Palacio como vicepresidente, siendo socios ciertos comerciantes como Antonio Garay y Teodoro Labadie del puerto de Veracruz (otros actores mercantiles de la época fueron Antonio Vivanco, Hermenegildo Vila y la casa Torre, Jecker y Compañía); sus obligaciones eran resarcir las deudas de los Mosso por los tramos construidos entre Veracruz y San Juan, y de México a Guadalupe.²⁸

La buena relación existente en esa época entre Antonio Escandón y Manuel Payno quedó señalada durante la inauguración del ferrocarril de 5 km entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe, el 4 de julio de 1857. Antonio Escandón a nombre de la Compañía envió invitaciones al presidente Comonfort, a los ministros y a las personas notables de la Ciudad de México.²⁹ Durante la ceremonia, Alejandro Arango Escandón, en representación de la compañía, Manuel Payno y Comonfort pronunciaron sendos discursos, donde Payno aludía la importancia que los ferrocarriles tenían para las naciones civilizadas y a sus efectos en el comercio, la agricultura y la paz del país, posibilitando que se convirtiera como punto intermedio del comercio mundial.

Imagen 2. Prospecto. Compañía del Ferrocarril México a Puebla, vía llanos de Apan, litografía de Decaen, 1857



Fuente: AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 9, exp. 109.

El 31 de agosto de 1857, el gobierno otorgó la segunda concesión del ferrocarril a Veracruz, resultó beneficiario Antonio Escandón, siendo su hermano Manuel el fiador y promotor del proyecto. En palabras de Payno participó en esta sociedad no sólo como colaborador, “sino también como empresario y encargado de algunos de los negocios de la nueva empresa y, con este carácter, y en mi calidad de persona que podía libremente disponer de mi opinión y de mi trabajo, pues no desempeñaba puesto alguno en el gobierno, hice el arreglo para la enajenación de Veracruz a San Juan”, procurando, como diría Manuel Escandón, “sacar las mayores ventajas”.³⁰

Sin embargo, de octubre a diciembre de 1857, volvió a la Secretaría de Hacienda, donde participó en el otorgamiento de la concesión, siendo lo más notable de ella el subsidio por un monto de \$8,000,000 para realizar una emisión de bonos de la empresa a cambio de papeles de la deuda interior, encausándose el 20 % del total de los derechos de importaciones para su pago y eximiendo el impuesto a la exportación de plata, de lo cual tal vez esperaba alguna remuneración.³¹ Payno expresó que la generosidad del privilegio se debía a que Escandón, a más de contar con capital, era un mexicano emprendedor, lo que garantizaba la terminación de la obra sin la intervención de la diplomacia extranjera. Además, había pedido al vicescnsul mexicano en Londres que brindase el apoyo pertinente a esta empresa.³²

Después del golpe de estado que realizó Comonfort en contra de la legitimidad de la Constitución de 1857, del cual Payno se identificó como autor intelectual, y con la victoria del bando liberal y el juicio y encarcelamiento de éste, expresó que el vínculo con Manuel Escandón se disolvió, a pesar de que sus intereses se habían vinculado con la empresa del ferrocarril a Veracruz.³³ A la muerte de Manuel Escandón, la relación con el hermano menor, Antonio, se deterioró al grado de que en 1868 se enfrascó en una discusión con severas críticas por la concesión de 1857.³⁴ No obstante, falta aclarar los sucesos que ocurrieron en el periodo de la gran “década nacional”, donde Payno ocupó un sitio secundario en la administración pública. Por ello, retomaremos los textos escritos por Payno para aclarar esta circunstancia.

La búsqueda de un ferrocarril mexicano

En una exposición al público sobre el negocio del ferrocarril, Manuel Escandón comentaba que:

Hace veintiocho años que, teniendo apenas veintidós de edad, me empleaba en establecer la primera línea de diligencias que corrió entre México y Puebla. Después á acá no he perdonado diligencia, afanes ni sudores para crear o fomentar empresas de minería, de agricultura en tierra caliente y la templada, de industria manufacturera de lino y algodón. [...] Desde que hubo en Europa ferrocarriles, la idea de hacer uno en México, ha sido en mí una especie de manía [...]³⁵

[Adelante señala que] Multitud de productos que hoy no se explotan, o se explotan solamente en la reducida escala que permite el consumo interior, adquirirán un prodigioso desarrollo, pudiendo exportarse sin el menor recargo que hoy causan los fletes, y se les abriría la entrada a los mercados extranjeros [...] La honesta ocupación y la utilidad que su producción rindiese no sólo mejoraría la condición de nuestro pueblo, sino que traería de fuera gente sosegada, laboriosa, dada a las artes de la paz, tal como conviene al verdadero adelanto y prosperidad de la República.³⁶

El efecto sería un mayor consumo y demanda en el mercado de productos agrícolas e industriales o, por lo menos, así lo pensaba el mayor de los hermanos Escandón. Él consideraba, en 1858, que se podía financiar la construcción del ferrocarril con su propio capital, unido al subsidio del gobierno y con la suscripción de acciones por parte de capitalistas mexicanos. De esta forma se fomentaría el interés público en la construcción de las vías férreas.³⁷ Sin embargo, no tuvo el respaldo esperado entre los inversionistas nacionales al fracasar la venta de las acciones.³⁸

El ingeniero estadounidense, Andrew Talcott, fue contratado para realizar los levantamientos topográficos de la costa del Golfo de México al altiplano central del país, con el fin de decidir cuál ruta era la más conveniente y, a pesar de que se le presentó el informe preliminar de Pascual Almazán de la ruta por Jalapa, sólo se verificó el levantamiento de la ruta por Orizaba, siendo obvia la decisión de los hermanos Escandón de trazar la línea por sus posesiones.³⁹ Ante las

acusaciones de defender los intereses personales de su familia, Manuel Escandón argumentó que la región de Orizaba y Córdoba tenía una mayor densidad de población y mayor actividad económica en 1861.⁴⁰ Sin embargo, se originó otra tensión debido a que se dejó fuera la ciudad de Puebla de la línea principal, uniéndola sólo con un ramal desde la estación Apizaco, aparentemente, por decisión unilateral de la familia, lo que luego afectó la economía nacional.

De 1857 a 1862, entre la guerra civil y el inicio de la intervención francesa, la empresa ferrocarrilera de los Escandón tuvo serias dificultades en la construcción a causa de los disturbios políticos; en cambio, su relación con los gobiernos en turno fue de menos a más, primero con los conservadores y luego con el de Juárez. Manuel Escandón tuvo una influencia considerable en el gobierno juarista y su apoyo al régimen continuó hasta la época de la intervención. Pero con su muerte, acaecida el 7 de junio de 1862, la familia Escandón cambió de orientación política. Antonio fue miembro de la Comisión de notables que ofreció la corona de México a Maximiliano de Habsburgo en Miramar, en octubre de 1863, por lo que, además de presentarle el proyecto del ferrocarril, buscó una empresa contratista en Londres para formar una sociedad anónima con título de Imperial, cuando era un hecho la implantación del Segundo Imperio mexicano.⁴¹

Para 1864, la relación entre la empresa y el gobierno de Maximiliano tardó en enraizar con la creación de la Compañía Imperial (por la cesión de la franquicia de Antonio Escandón, el 19 de agosto de 1864 en Londres). Con ella se abriría el camino de la inversión europea en este rubro debido al fracaso de los intentos de reunir capital en México, como lo demostraba la suerte de dos compañías férreas (la de Veracruz-Orizaba y la de México-Puebla).⁴² No obstante, la inversión británica directa no fue concluyente en ella, pues, como ha observado Chapman en la constitución del Consejo de administración, Antonio tuvo un papel predominante por lo que el carácter de empresa extranjera pudo utilizarse para guardar las apariencias y hallar protección diplomática en caso de verse afectada durante esta época.⁴³ Existe también la posibilidad de que con el título de británica ayudara a mejorar las relaciones entre el Imperio y los Escandón, en caso de peligrar la concesión; y en el de regresar Juárez al poder, se ocultaría del público la relación de Escandón con el Segundo Imperio, que lo haría perder todo.⁴⁴

Con la restauración de la República, en 1867, Juárez expidió un decreto donde perdonaba a la Compañía la cancelación de la concesión por su vinculación al Imperio, considerando la importancia del ferrocarril como de beneficio público, por lo que otorgó un nuevo privilegio donde se reconocieron los beneficios que tuvo durante ese periodo y se fijaban los plazos para la conclusión del tramo México-Puebla (a fines de 1868) y Apizaco-Paso del Macho (final del año 1871), además de determinarse las tarifas máximas para el transporte de carga y pasajeros. Por lo que, en verdad, la Compañía promovida por los Escandón salió venturosa de este difícil trance, pues, los gobiernos liberales, tanto de 1861 como de 1867, se mostraron dispuestos y accesibles con la empresa, lo que demuestra el gran valor que daban al término del ferrocarril.⁴⁵

Pero la concesión de 1867 dio origen a una nueva crítica, ahora realizada por Manuel Payno, anterior amigo de los Escandón. El otrora entusiasta del ferrocarril emprendió una campaña de oposición mediante una serie de artículos en el diario *El Siglo XIX* que fueron reunidos y

publicados en 1868 con el título de “Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz”. Su postura se unía a otras facciones políticas que criticaron la continuidad de la concesión y la necesidad de reembolsarle al gobierno los subsidios emitidos en esos años.

La primera polémica de las concesiones ferroviarias

Retomando lo expuesto por Irina Córdoba en su libro sobre Manuel Payno, éste había impugnado el privilegio ferroviario a Veracruz de Lorenzo Carrera en 1849, pasó a gozar de la concesión junto con los hermanos Mosso en 1855, y en 1857 promovió la ventaja de su adjudicación a Manuel y Antonio Escandón.⁴⁶ Pero, en 1868, intentaba persuadir al gobierno para que lo tomará bajo su dirección, siendo su principal alegato el que Antonio Escandón había incurrido en una serie de irregularidades, la más notable fue convenir capital británico para la terminación del ferrocarril, durante la administración de la regencia francesa del general Élie Frédéric Forey, lo que originó la Compañía Imperial del Camino de Fierro de México a Veracruz. ¿Por qué había ocurrido todo esto? ¿Acaso se hallaba resentido Payno o tenía una motivación sincera?

La discusión se basaba en que el señor Escandón recibió ocho millones de pesos en bonos y un rédito de 5 % anual del fondo de las aduanas marítimas para la construcción del ferrocarril. Tomó posesión del tramo de Veracruz a San Juan, e hizo venir al ingeniero coronel Andrew Talcott de los Estados Unidos, quien calculó el costo de la construcción en quince millones de pesos. Este ingeniero fue sustituido por otro de nombre William Lloyd, quien presupuestó el doble de costo: \$30,000,000. Sin embargo, la falta de cumplimiento de las obligaciones de subvención por parte del gobierno federal, con los sucesivos cambios de gobiernos y el uso de los ingresos de las tesorerías federales por los bandos militares en disputa, ocasionó la falta de registro adecuado de fondos entregados para mejoras materiales, de la amortización de la deuda y de lo entregado a la compañía del ferrocarril. Payno menciona además que los bonos dados a Escandón, como pago de derechos marítimos, fueron usados por mercaderes privados que tuvieron negocios con él.⁴⁷

Payno formó parte de la polémica que se suscitó en la prensa por la concesión que hizo Juárez, en uso de facultades extraordinarias, para revalidar la compañía del ferrocarril a Veracruz, que otorgó el 27 de noviembre de 1867 (modificada el 11 de noviembre de 1868). El acuerdo del gobierno era que se comprometía a no subvencionar ninguna otra línea a Veracruz por 65 años, a dotarla con \$560,000 anuales por 25 años, y a adquirir acciones con monto de hasta \$3,700,000 intransferibles, que no generarían utilidades durante el periodo de construcción. Asimismo, exentaba de exacciones la importación de materiales, propiedades y capitales de la empresa por diez años, y al ponerse ésta en marcha gozaría de la libertad de cobrar tarifas altas.

Como expresa Irina Córdoba, Payno al conocer las condiciones de este privilegio refutó las reclamaciones presentadas por la Compañía y estableció las cantidades que ésta debía al gobierno, además sugirió que antes de otorgarse más recursos debían de liquidarse las cuentas previas. Pronto incentivó la discusión en el Congreso por la aprobación de la nueva concesión no sólo por lo que “su construcción interesa al desarrollo del comercio y al bien público, sino

porque las subvenciones que se concedan a las compañías son cuestiones de presupuestos [y porque todos los gobiernos] han sido demasiado crédulos y han seguido otorgando privilegios para obtener únicamente el ridículo”. Además hizo notar que, por los artículos 12º y 33º de la concesión de 1857, se había prohibido a Escandón que hipotecara el privilegio mismo a cualquier individuo o corporación, sin consentimiento del gobierno, pues, caducaría al cederlo o hipotecarlo en todo o en parte a una empresa extranjera, reiterando el artículo 33º del privilegio de abril de 1861, perdiéndose con él además, conforme al artículo 23º, el fondo de los 8 millones de pesos.⁴⁸ Éste era el origen de la principal crítica de Payno.

En su primera publicación de 1867, “El camino de fierro imperial”, Payno expuso en primer lugar que no pretendía entrar en una discusión de confrontación personal o con el gobierno, lo cual ciertamente era falso, ya que mantenía vivo su interés por el resultado del ferrocarril; pues a sus ojos fue costoso tanto en capital como en dignidad para México durante la intervención francesa y el Imperio. En su razonamiento, con la revalidación de la concesión del ferrocarril, la política del gobierno republicano vendría a tierra puesto que la concesión imperial había caducado; además legalmente era contraria a la Constitución que prohibía los monopolios *de facto*, pudiendo aún intervenir la propiedad. Bajo estos argumentos pedía incluso considerar su inexistencia legal, pues, durante la intervención se reconoció la nueva concesión imperial que se basaba en la de 1857, pero que a la caída del Imperio no la hacía retroactiva.⁴⁹

El principal abuso de la compañía era la entrada de todo material extranjero, enseres y “demás que sea necesario”, libres de impuestos, para la construcción del ferrocarril, ya fuesen insumos, maquinaria, víveres o transportes para los trabajadores. Así en el art. 5º de dicha concesión se trasluce el negocio del concesionario, pues, la cantidad de dinero que podía exportar libre de derechos la compañía, según el artículo 4º, no debía exceder el valor que tuvieran los objetos que debían traerse del extranjero, según el presupuesto presentado al gobierno. Empero, la compañía podría exportar libre de todo derecho, la suma de hasta 560,000 pesos anuales, por espacio de 25 años a partir de 1865, para pagos de réditos y amortización de capitales que contratase fuera del país, lo que el gobierno obligaba a reembolsar a favor del propietario con 140,000 pesos cada tres meses, esto resultó en un gran negocio para Antonio Escandón, como lo describe el artículo 11º, a razón de un 5 % del fondo de ocho millones de pesos; lo que daría por resultado un total de \$14,000,000, que según Payno era un avalúo cercano al del ferrocarril; además, el art. 15º reiteraba la obligación del gobierno a pagar una subvención del 15 % del pago de la deuda interior, conforme al decreto de la convención de 1861, para facilitar los trabajos de la empresa durante cinco años.⁵⁰ Así reúne cuentas y presenta unas cifras que considera eran la suma del subsidio al ferrocarril.

Cuadro 1. Resumen de contabilidad de subsidios

Cálculo de la concesión del art. 4º	\$3,000,000
Cálculo de la concesión del art. 5º	\$1,620,000
Ahorro en derechos municipales	\$300,000

Partidas según la concesión del art. 4º	\$3,000,000
Cálculo de la concesión del art. 11º	\$14,000,000
Cálculo de la concesión del art. 15º en 5 años	\$5,000,000
Total (similar al capital social de la compañía)	\$26,920,000

Fuente: Payno, "El camino de fierro imperial", en *Obras completas XX* (México: Conaculta, 2007), 198.

Para Payno la concesión imperial se basaba en cinco aspectos: 1. El erario mexicano aportaba a ésta una suma en teoría cercana a 27 millones de pesos; 2. Las pocas acciones de esta empresa que pasaran al gobierno no ganarían rédito, durante la construcción del ferrocarril; 3. Como el capital de la compañía era de 27 millones, y el costo aproximado entre un máximo de 15 a 16 millones, el gobierno tardaría en comenzar a cobrar réditos por sus acciones; 4. La compañía y los dependientes consignatarios, contratistas y subcontratistas, podían tener impunidad para hacer contrabando; 5. La compañía tendría el monopolio por 65 años sin contribuciones en diez años.⁵¹

En esta época de liberalismo económico en México se consideraba que el gobierno o Estado mexicano no podía ser empresario, ni administrar un negocio complejo como el ferrocarril. Pero para ojos de un pragmático como Payno, más parecía que se estuviera auspiciando una empresa particular, sin ninguna retribución material a futuro, siendo factible hasta ser poseedor si se hubiese cancelado la concesión a la compañía imperial. Pues, se cuestionaba que: si existieran en verdad grandes capitales para el ferrocarril ¿para qué se exprimían las aduanas marítimas?⁵² Ante la pregunta que le hicieron sus críticos de ¿cómo es que Payno, que años y años trabajó, escribió y defendió el camino de fierro, está hoy en contra de él? respondió presto, a reserva de sinceridad, que en un momento álgido importaba se exigiera claridad en cuestión administrativa:

En lo que a mí concierne, diré que mis ideas no han variado en un solo punto. Yo no soy enemigo de la idea grande e indisputablemente buena de la construcción de los caminos de fierro; critico los pormenores, el mecanismo, discurro sobre los hechos y la experiencia de diez años, entro en otras consideraciones que atañen al bien general y a la paz del país, quiero que para que en lo de adelante estas empresas se multipliquen en México, haya tal género de arreglo, de economía, de verdad y de posibilidad en ellas, que garanticen los intereses de los muchos accionistas.⁵³

Para terminar, Payno refuta las implicaciones particulares que podía tener en este debate ya que su persona no tenía influencia alguna en la administración, ni carácter público, pero consideraba que este era un tema para nada insignificante.⁵⁴ Como se verá el debate sí tuvo una afectación pública que motivó el escrito de dos folletos por parte de los abogados de la Compañía.

El principal debate hecho libro

Payno terminó su *Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* el 10 de enero de 1868. En ella declaró que evidenciar la organización de la compañía, los costos de la obra del ferrocarril y la conveniencia de contribuir a estas empresas con fondos del tesoro federal, era la principal motivación de la obra.⁵⁵ Cuando disertó sobre la concesión provista a los Escandón subrayó dos aspectos cruciales: el primero fue que cuando se diera una concesión de ferrocarril, las compañías deberían probar satisfactoriamente el capital que iban a invertir; el presupuesto y pormenor de las obras que debían ejecutar; y el tiempo en que deberían ser concluidas, antes de recibir un solo peso de los fondos públicos. El segundo fue su opinión de que la finalidad del ferrocarril era el agiotaje, pues, el negocio no era de mejora material sino financiera y de especulación transitoria.⁵⁶

En su escrito, Payno aclaró que el *quid* de la concesión estaba en los artículos que constituían los beneficios otorgados por el gobierno y en las obligaciones contraídas por la compañía. Luego enumeró los compromisos incumplidos, entre los que resaltó la inexistencia de un privilegio exclusivo a la hora de construir ramales; el abuso de la libre entrada de materiales importados y la exportación de metálico para la compra de materiales por espacio de 25 años; y la posibilidad de fijar las tarifas de precios a conveniencia. Pero el hecho que más resaltó Payno fue haberse traspasado el privilegio sin consentimiento del gobierno mexicano, siendo un proyecto nacional, el cual transfería la propiedad del ferrocarril, y traía consigo su pérdida y el pago de multas.⁵⁷

Payno expresó con lucidez que la construcción real del ferrocarril la estaba haciendo el gobierno, pero beneficiando a Manuel Escandón al otorgarle derechos, licencia y privilegios, además de dinero. Así se convertía en “dueño” de la participación, pero buscando la manera de excluir la participación gubernamental en la empresa, como pasó con el posterior traspaso del privilegio a manos de accionistas británicos.⁵⁸ Para la mirada sagaz de Payno, el empresario se reservaba utilidades cuantiosas sin exponer su capital, reputando de ilegítimo el traspaso de la compañía y opinando que se debía retirar la subvención. Éste era un juicio aventurado, pero reflejaba su sentir para con la familia Escandón a la que había ayudado y de la que se sentía excluido en la nueva corporación. Al fallecer Manuel Escandón las obligaciones se traspasaron a su hermano Antonio, el concesionario del privilegio, quien cobró importantes sumas aduanales entre 1863 y 1864.

Con la llegada de las tropas invasoras francesas, su general en jefe tomó medidas para activar la construcción del ferrocarril de Veracruz, imponiendo una multa por la falta de celeridad de la compañía de Antonio Escandón. Después de este incidente, Antonio celebró un contrato en Londres para la formación de la Compañía Imperial Limitada, que fue sujeta a la aprobación de Maximiliano. En consecuencia, Payno consideró que no habría mejor solución que entregarla a otra persona y olvidarse de las anteriores responsabilidades.⁵⁹

Imagen 3. Sello en cera de la Compañía Imperial Limitada

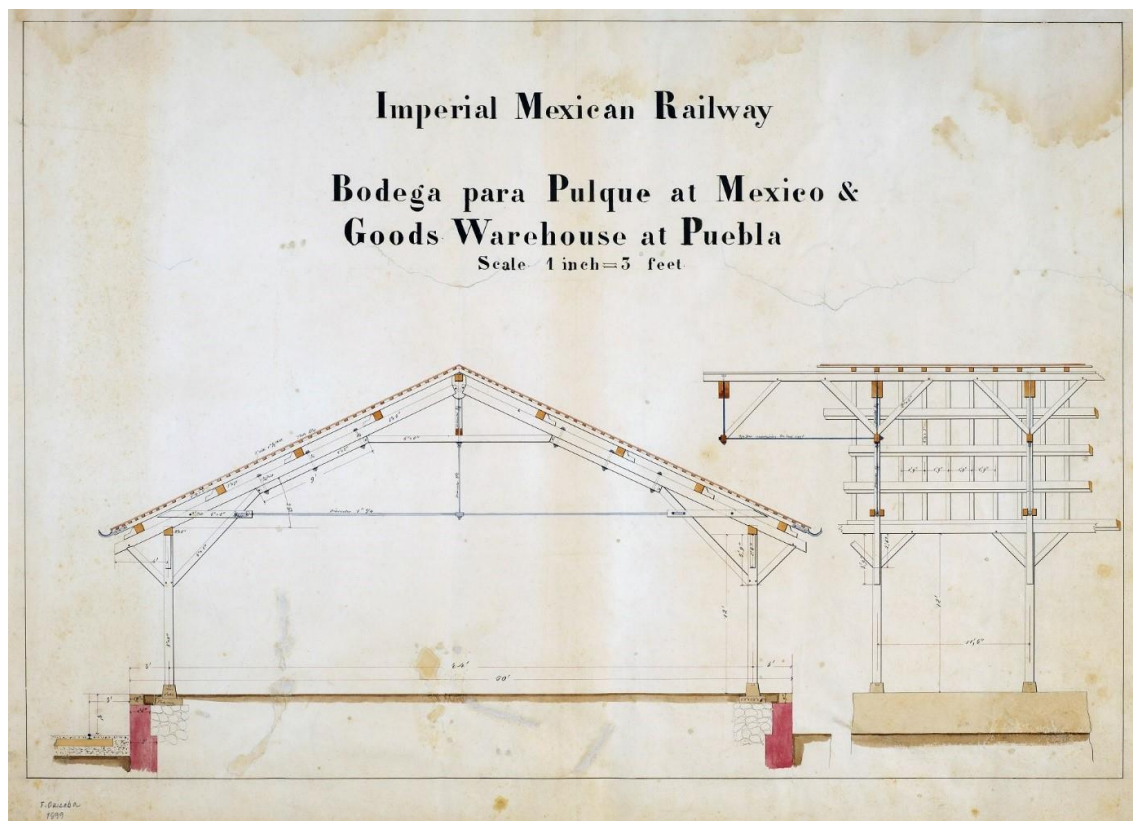


Fuente: AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 9, exp. 144

Establecida la regencia en 1864, el Ministerio de Fomento urgió el desarrollo del ferrocarril, a lo que respondió el apoderado de la compañía, Pedro Elguero, que se habían gastado más de \$4,000,000, pero Payno dice que en realidad fue la regencia francesa la que había dado los fondos. Escandón formalizó la conversión de la empresa en imperial, adepta a la monarquía, al recibir un nuevo privilegio de Maximiliano el 17 de noviembre de 1866. Pero lo que protestó Payno fue que “si el privilegio, conforme a su artículo 33, era hipotecado a cualquier individuo o corporación sin previo consentimiento del Supremo gobierno caducaba, se perdía y también con él [...] el fondo de ocho millones”. Antonio Escandón se había permitido realizar esta transacción, aun con inconsistencias de la anterior concesión, asumiendo toda responsabilidad.⁶⁰

A su regreso a México, Antonio presentó una nueva razón social de la empresa: “Compañía Imperial Mexicana Limitada”, reiterando en el título tanto los intereses de los súbditos británicos, que podrían presionar al gobierno imperial si se negara su ratificación, como para dulcificar la relación con el Imperio de Maximiliano, pues: “Emprender una obra tan magna que no se había querido hacer en los turbulentos tiempos de la República, era una gloria que debería reflejar en el trono de Maximiliano”. Así, el 26 de enero de 1865, se aprobó la transacción hecha por Escandón en Londres, siendo avalado con mejores condiciones que las que esperaba el concesionario (pues se le daban terrenos de propiedad nacional, a más de reiterar la extracción de dinero sin pagar derechos, los réditos y la consignación de las aduanas); “de modo que la falta en que incurrió y la pena de perder su privilegio, se le tornó al empresario en un beneficio”; en cuanto a los fondos aduanales que había percibido hasta el 26 de enero de 1865 no se decía una palabra.⁶¹

Imagen 4. Imperial Mexican Railway. Bodega para pulque en México y para abastos en Puebla



Fuente: Secretaría de Cultura, CNPPCF, CEDIF, Planoteca. Fondo Orizaba, núm. 1599, s. f.

Payno comenta que hubo total opacidad ante el público mexicano en la conformación de la nueva empresa, pues, a su juicio, el señor Escandón se valió de sus antiguas relaciones con casas respetables en Europa y logró que personas de fama mercantil y buena posición figurasen como

directores, accionistas, socios o miembros del consejo de administración, dando cada uno su nombre, pero no comprometiendo su crédito a la empresa, siendo accionistas con bajos montos;⁶² Payno dio a entender que fueron suministrados por el propio Escandón.⁶³

Para la opinión pública se presentaba otra faceta muy distinta, pues, se trataba de una mejora material que “iba a cambiar la faz entera” del país, con baratura en fletes y pasajes, con regularidad y volumen de los trenes y seguridad para los viajeros. Para continuar la obra, la firma contratista de la construcción G. B. Crawley & Company fue sustituida por la inglesa Smith, Knight & Company Limited, al mando el ingeniero Lloyd; que recibió todo lo necesario para la construcción de la línea.⁶⁴ Sin embargo, un socio acreedor de la empresa, Eustaquio Barrón suspendió todos los trabajos ferroviarios, ante la imposibilidad de cubrir gastos y obligaciones.⁶⁵ Payno consideró que los motivos reales fueron la falta en los pagos de parte del gobierno imperial, la concesión hecha a Ramón Zangronis, para la construcción de otro ferrocarril entre Puebla y Jalapa, la crisis monetaria en Europa y la insolvencia de la misma compañía.⁶⁶

Payno al recordar el art. 19 del privilegio del 31 de agosto de 1857, sobre la creación de un fondo consolidado de deuda pública (con valor de \$8,000,000 en bonos), advirtió que la empresa estaba obligada a presentar su amortización con títulos de la deuda interior por el mismo valor que debía recibir: tres millones en 1858 y un millón durante los siguientes cinco años; mas, si esos capitales no fueran efectivamente empleados, no daríase al concesionario ninguna suma.⁶⁷ En cuanto al silencio sobre los ocho millones recibidos y de los beneficios de la exportación de plata de las minas de Real del Monte de la familia Escandón, la causa real era el agiotaje, siendo éste “el peor enemigo que puede tener la empresa considerada como útil, productiva y necesaria”.⁶⁸

Manuel Payno expresa que todos los beneficios otorgados por el gobierno, de cada artículo de la concesión (cesión de terrenos nacionales; exportación de dinero sin pago de derechos; introducción libre de todo tipo de materiales y útiles; prórrogas en la construcción del ferrocarril; aprobación de nuevos bonos y plazos para su amortización a cambio de los títulos de la deuda interior; bonos para el pago de las aduanas; ingresos de las aduanas marítimas; y dotación de todo tipo de protección y apoyo a los dependientes de la empresa del ferrocarril) podían ser transformados en un negocio distinto y lucrativo para Antonio Escandón. Por lo que enjuicia que el concesionario debería devolver los \$8,000,000 en bonos y todas las cantidades con su rédito que hayan percibido por derecho de exportación de plata y por el 15 y 20 % de las aduanas, pagando el gobierno la amortización de los bonos de la deuda interna.⁶⁹

Para Payno, la cantidad brindada por el gobierno a este proyecto siempre fue muy superior a lo que pudo conformarse mediante acciones de la compañía, y mucho más a lo aportado por los Escandón. La cantidad averiguada por Payno que aportó el gobierno fue de \$25,442,155. A pesar de haber podido consultar el acta de creación de la Compañía Imperial no creyó posible que se reuniera un capital que se asemejara a ésta, por lo que expresa que cualesquiera que hayan sido las sumas que se pudiesen añadir al presupuesto del ingeniero Talcott (de casi \$14,000,000), en su balance siempre resultaría que el gobierno mexicano pagaba casi todo el importe de la línea

entera, y de paso “regalaba el camino y además de una suma de once millones”, así como un monopolio de sesenta años, la propiedad y el dominio perpetuo de una vía pública.⁷⁰

Aprobada la concesión de noviembre de 1867, según datos que proporciona Payno, la liquidación de este negocio por Antonio Escandón aún tendría una ganancia de casi \$9,000,000, asumiendo que “el negocio todo es para el señor Escandón y no para los accionistas ni para la nación ni para el gobierno mexicano, y que si se haya alguna exageración, ésta es del volumen del negocio y de la manera exagerada como está concebido”. Con la renovación de este privilegio, el gobierno de Juárez tendría que pagar los réditos a los acreedores ingleses, en los que se escudaba Escandón, sin posibilidad de aclarar las cosas, al “poner nombres extranjeros, que quizá por no poderlos pronunciar, respetamos más”. En resumen, para Payno la compañía era ilegal y sólo indaga: “¿La empresa es nacional y de utilidad pública, o es un terrible y lastimoso monopolio que se ejerce por un individuo que quiere hacer tributario al gobierno, al comercio y a los particulares?”⁷¹

Las contestaciones a los abogados de la compañía

Payno también escribió dos artículos en los diarios capitalinos para responder a los abogados de la empresa del Ferrocarril Mexicano. Primero, la “Contestación al señor don Rafael Martínez de la Torre”, en la cual confiesa que en 1856 había realizado una “disparatada empresa”, que no debió emprender por falta de apoyo del gobierno o de una subvención de un 20 o 15 % (como lo estaba siendo en 1867 el gobierno de Juárez) y, en cambio, sí estaba obligado a proporcionar un 10 % de las rentas en explotación que lograrse obtener, habiendo construido en comandita el tramo de México a la Villa de Guadalupe. A manera de sarcástica retrospectiva escribe:

Ya ve el señor Martínez de la Torre el origen de este niño, que nació pobre, desnudo, desvalido, pero que recibió la protección de los poderosos, fue a Europa, viajó, platicó y fue amigo de los grandes y de los príncipes de la tierra, aprendió el inglés y regresó a su país no digo desconociendo a sus padres, sino hasta a sus paisanos mismos [...] Sin embargo, ¿cómo no lo había de querer, cómo no lo había de proteger, cómo no le había de dispensar mi apoyo poco o mucho? [...] Así, cuando el señor don Manuel Escandón lo tomó bajo su amparo, lo ayudé y como que sí.⁷²

Luego critica el desconocimiento general sobre si Escandón había aportado realmente ingresos al erario federal con sus especulaciones, o si sólo era una exigencia recurrente al erario nacional, apenas ocultando que las concesiones de exportación no devengaran en contrabando, sin la intención de formar un presupuesto formal y no de 14 millones de pesos por un tramo. Recordó a Manuel Escandón diciendo que éste hizo “lo que le parecía y lo que convenía a sus intereses, y en los pormenores del camino de fierro y en otra multitud de cosas, no siempre estuvimos de acuerdo”, citando sus desavenencias, entre las que se hallaba haber sido tenedor de bonos de la Convención inglesa a lo que, según Payno, se opuso; al apoyo de Payno a la desaparición del estanco del tabaco, del cual Escandón era beneficiario; y a no tener ninguna deferencia por falta de pagos cuando era ministro de Hacienda y Escandón accionista de la

compañía minera Real del Monte: “Escandón sabía respetar esta independencia de carácter, buscó su camino por otros medios que le sugería su buena capacidad”.⁷³

La principal crítica, volvía a incidir, era la cesión o traspaso de la concesión a una sociedad inglesa. Payno creía, con justicia, que ésta no era una sociedad colectiva o en comandita, sino una anónima en donde los socios aportaban el capital, pero siendo los consejos de administración responsables de su manejo. Desde su punto de vista el gobierno mexicano era el principal responsable de la empresa, al suscribir el privilegio, aportar los terrenos, las concesiones y subvenciones. Por ello exigía que, antes de aprobarse un nuevo negocio, debía conocerse el carácter de la sociedad o compañía, el número de socios, sus normas y obligaciones, considerando al gobierno como principal socio que había dado fuertes sumas y podía dar todavía otras mayores, siendo un arreglo mercantil y de mutua utilidad y conveniencia.⁷⁴

Emilio Pardo, representante de la empresa y abogado de Manuel Escandón, argumentó que era vigente la concesión de 1867, debido a las plenas facultades del gobierno que había otorgado el indulto. También argumentó que la razón del alto coste del ferrocarril era debido a la, según él, excelente calidad de la construcción y la maquinaria sobre un terreno montañoso, además de que existía mayor costo en la mano de obra y en los insumos naturales en México, que lo que se había previsto.⁷⁵ Para marzo de 1868, publicó un escrito en el que, como respuesta a los escritos de Payno, se enfrascó en una crítica frontal atacando su supuesta participación durante la regencia y el Segundo Imperio, pero, sobre todo, a las “calumniosas afirmaciones y sus equivocadas cuentas”, pues, expresa que la aritmética de Payno era incorrecta debido a la falta de varios costes y a que la obligación para la construcción “estaba subvencionada con fondos que nunca entregó el erario”.⁷⁶

Pardo expresó que fue imposible haber recibido un total de \$5,300,000 de subvención de parte del gobierno, debido a las circunstancias del momento, siendo que sólo se recibieron \$400,000, lo que no alcanzó para la construcción total del tramo a Apizaco. Se cuidó muy bien de expresar que la empresa no recibió mayor monto, pero no negó las posibles entradas aduanales que pudo haber recibido Antonio Escandón, entre 1861 y 1863, y aun cuando peca de ingenuidad dice no saber las operaciones durante la administración imperial sobre los gastos del ferrocarril en Veracruz.⁷⁷ Lo que es de resaltar es su mención que hace sobre el desconocimiento de Payno del acta de asociación de la Compañía Imperial que fue consultada por el Ministerio de Fomento, conforme a las sociedades limitadas según los reglamentos de la Gran Bretaña, con lo que se evitaba el fraude, al mostrar una lista del número de accionistas, su domicilio, estado y forma del fondo social, sin posibilidad de ocultar sus obligaciones comerciales o su quiebra.⁷⁸

En cuanto a las críticas menores, Pardo las sorteó al decir que se había efectuado una reducción real de fletes, esperando que aumentara el tráfico de exportación al puerto de Veracruz, siendo que el erario subvencionaba un tanto por ciento. En cuanto a las indemnizaciones sobre los terrenos, que recibió por parte del gobierno la empresa del ferrocarril, explica que ésta compró los terrenos de la estación de la Plaza Villamil, así como las tierras de Santiago Tlatelolco. En relación con los terrenos de particulares anexados, menciona que no se había realizado un “solo juicio de expropiación”, arreglándose convencionalmente con

los interesados.⁷⁹ Finalmente, expresó que Escandón no adeudaba los ocho millones de pesos que debía resarcir en bonos.

Pardo consideraba que el presupuesto apuntado por Payno del ingeniero Talcott sólo era viable al realizar el levantamiento topográfico, pero éste fue modificado conforme se rectificaba y modificaba en el terreno, obteniendo nuevos gastos al trazarse de una manera diferente, con mayores gastos de rieles, mano de obra y material rodante, por lo que juzga como verdad el presupuesto de 7 millones entre Veracruz y Orizaba; de 8 entre México y Puebla; y previendo en más de 10 millones de pesos la difícil construcción entre Apizaco y Orizaba (total \$25,000,000), en gran parte debido al aumento en el costo del traslado de los materiales de construcción.⁸⁰

En el segundo escrito de Payno titulado *El Ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo*,⁸¹ resintió que la polémica haya pasado a un tono enérgico con este abogado de la compañía. Payno había escrito que la caducidad del privilegio de 1861 podía recaer en la infidencia de la Compañía para con el gobierno de Juárez. Mas lo importante era que en lugar de ser confiscados los bienes, acciones, derechos y todo lo perteneciente a la compañía, fuera perdonada por decreto de diciembre de 1867 que “borró y nulificó todo lo anterior”, incluyendo las restricciones del anterior convenio con el imperio caído.⁸²

Payno sagazmente menciona el contrato que había hecho Elguero con la administración francesa para la continuación del tramo de México a Apizaco: ante la postura de Elguero de no continuar las obras, los franceses ofrecieron fondos, venciendo su resistencia y construyendo el tramo de Veracruz con dirección a Paso del Macho, con un costo de \$4,000.000; pero cuestiona que eso no le daba derecho a Escandón a reclamar como suyo ese tramo ni mucho menos cederlo a terceras personas como lo hizo en Londres. Al formarse una Compañía Imperial, objeto si no antes se había formado una Compañía “republicana”, por lo que los miembros de aquella empresa reformada estimaron podrían disfrutarse todas las concesiones anteriores aunque “Juárez y la República Droguera y desorganizada [fuer]an al diablo”,⁸³ por lo que expone que la compañía debía necesariamente acompañar el devenir del segundo imperio.

Como el mismo Payno confiesa irónicamente, si la fortuna le hubiese sonreído, teniendo subvenciones como las que en 1867 se arbitraban, entonces “sería mi propio panegirista y defensor”, como lo hacía Escandón, mas a la pregunta que le interpuso Martínez de la Torre de por qué ya no defendía el camino de fierro, cuando se le consideraba “el padre de ese niño que hoy quier[e] matar y aniquilar”; responde con firmeza que la respuesta es sencilla: el negocio de 1868 no es el mismo de 1857, pues, como había insinuado desde su primer folleto el negocio fue variando y modificándose, y mientras menos se hacía, más se exigía: “Creo que si viviera el señor don Manuel Escandón habría dado otro giro muy diverso a la cuestión, y su cabeza era tan inagotable en combinaciones, que estoy seguro que ya hubiera presentado alguna a la Cámara, que habría cuadrado a sus intereses y aparecido como incuestionablemente ventajosa a la nación”.⁸⁴ Payno nunca consideró que el costo real del ferrocarril sobrepasaría los 12 o 15 millones de pesos y no los 27 que opinaban los licenciados Martínez y Pardo.

Conclusiones

Al final de la segunda contestación Payno escribe un párrafo curioso pero digno de interés: “Si, el señor don Manuel Escandón viviese y tuviese las mismas y avanzadas pretensiones que los gerentes de este negocio, yo tendría que ser su contrario, como lo fui durante su vida en muchos asuntos, favoreciéndoles, sin embargo, de tal manera en lo justo, en lo decente y sin interés”; mas interpelando a Antonio Escandón para que reconociera que también le había salvado “cantidades que hubieran bastado no para hacer mi fortuna, sino para la de diez familias”.⁸⁵ Pero al fallecer:

el señor don Manuel Escandón, era yo su amigo, pero no su esclavo ni el parásito de los ricos, No lo soy de su hermano Antonio, y a lo que se llama compañía, no la conozco sino por el trato despótico que sufrí de sus dependientes. Murió el señor Barrón, que era esencialmente bueno con los mexicanos, mientras la compañía apenas se digna tener contacto con sus abogados. No hay simpatías entre México y una empresa ligada con México sólo por la amabilidad del señor Martínez de la Torre y por la moderación del señor Dondé. Es todo lo que conocemos, en vez de presupuestos, de perfiles y datos.⁸⁶

Expresa que si fuera el propio Payno funcionario público, no tendría más deber que fallar a su conciencia; si fuera diputado, después de externar su opinión a la Cámara, saldría y no votaría, pues, en la escritura y formulación de las convenciones de bonos de la deuda inglesa y española, nunca lo movió una finalidad personal, por lo que expresa: “El interés, pues, no me ha movido en esta cuestión; la ingratitud sí, y mucho, porque ahora es cuando se me llama el autor del camino de fierro como argumento en mi contra”, lo cual evidentemente le incomoda y molesta no ser parte de los accionistas del primer ferrocarril mexicano como él tal vez deseó o imaginó.⁸⁷ Así que los intereses frustrados que tuvo Payno, sin duda fueron el motivo principal para el desahogo en los escritos en contra de la compañía de los Escandón que fue el F. C. Mexicano. Como hemos visto siempre estuvo interesado en el éxito del ferrocarril en México, pero sin duda tuvo un amargo desenlace debido al infortunio en sus carreras de burócrata y de empresario.

Para el 18 de marzo de 1870, en un artículo sobre la plazuela de Villamil, que fue el asiento de la primera estación de ferrocarril en la villa de Guadalupe, en la cual había participado Payno en 1857, se preguntaba si era todavía de la ciudad o era un obsequio a Antonio Escandón, criticando la posible lenidad de los gobiernos de la ciudad al decir que ni siquiera se cobraba arrendamiento de ese modesto jacalón, llamado estación. Por lo que advierte con energía, y aun con clara amargura: “Ya es tiempo de sacudir esa tutela en que tienen a la nación los llamados empresarios de caminos de fierro. Calles, plazuelas, calzadas, fondos públicos, aranceles, comercio, todo se doblega y se humilla a una especulación particular”.⁸⁸ Años más tarde, Payno seguiría vinculado a este asunto, pues, participó en la elaboración del acuerdo sobre tarifas del 15 de marzo de 1873, aprobado por el Congreso el 16 de enero de 1874, que amplió las concesiones que la empresa disfrutaba, lo cual nos lleva a pensar en un acuerdo amistoso entre la compañía y su persona.⁸⁹

Las incursiones de Payno como empresario en la minería, en el deslinde y explotación de terrenos y en los ferrocarriles lo han mostrado como un “progresista privativo”, como lo describe Irina Córdoba,⁹⁰ o mejor aún como un “empresario de bureau”, lo que haría referencia a su espíritu de empresa y a su conocida relación con miembros de la elite, siempre presentes en las acciones que emprendió para remediar la penuria de las cuentas públicas a las cuales vinculaba, en lo posible, proyectos empresariales. Sin embargo, todas estas relaciones no le ayudaron en la obtención de un gran negocio lucrativo por el resto de su vida, en la cual el ferrocarril representó un sueño no logrado por él. La fortuna no le sonrió como empresario; fue reconocido como economista especializado; pero más se le recordará en México por la fabulosa descripción de los azares que recordó de la época que le tocó vivir en la literatura decimonónica.

Fuentes primarias

Archivo General de la Nación de México (AGN). Fomento. Ferrocarriles / Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Ferrocarril Mexicano.

Bibliografía

BÜHLER, Dirk. “La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”. *Boletín de Monumentos Históricos* (Tercera Época) (18) (enero-abril 2010): 78-95.

CALDERÓN, Francisco R. “La República restaurada. La vida Económica”. En *Historia moderna de México*. Tomo 2, dir. Daniel Cosío Villegas, 713-730. México: Hermes, 1965.

CHAPMAN, John Gresham. *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*. México: Sep-Setentas, 1975.

Colección de decretos, leyes, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la secretaría de Fomento. Tomo I-1824 a 1870. México: Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882.

CONNOLLY, Priscilla. *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deudas y desarrollo desigual*. México: El Colegio de Michoacán, Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, Fondo de Cultura Económica, 1997.

CÓRDOBA RAMÍREZ, Diana Irina. *Manuel Payno: los derroteros de un liberal moderado*. México: El Colegio de Michoacán, 2006.

_____. “Empresas, especulación y política al mediar el siglo XIX: el caso de Manuel Payno”. *América Latina en la Historia Económica* (28) (diciembre 2008): 61-84.

_____. “Manuel Payno Cruzado: ¿un ‘erudito a la violeta’ al frente de la economía nacional?”. *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México* (46) (julio-diciembre 2013): 9-54.

COSTELOE, Michael P. *Deuda externa de México. Bonos y tenedores de bonos, 1824-1888*. México: Fondo de Cultura Económica, 2007.

Del Ferrocarril Imperial al Mexicano, 1837-1873. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, 2013.

ESCANDÓN, Manuel. *Breve exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre Veracruz y México*. México: Imprenta de Andrade y Escalante, 1858.

_____. *Segunda exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre México y Veracruz*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1861.

Ferrocarril de México a Veracruz. Contestación al comunicado del licenciado Almazán, inserto en la "Revista Universal". Informe del ingeniero José María Romero sobre las operaciones topográficas ejecutadas entre San Martín Texmelucan y Nanacamilpa. Esposición de la legislatura de Puebla al Congreso general para que el camino de fierro de la compañía inglesa pase por aquella ciudad. México: Imprenta de la "Constitución Social", 1868.

GIRÓN, Nicole. "Payno o las incertidumbres del liberalismo". En *Del fístol a la linterna. Homenaje a José Tomás Cuéllar y Manuel Payno en el centenario de su muerte*, coord. Margo Glantz, 135-152. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1994.

_____. "Manuel Payno, el ir y venir por la Secretaría de Hacienda". En *Los secretarios de Hacienda y sus proyectos (1821-1933)*. Tomo I, coord. Leonor Ludlow, 351-397. México: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002.

GONZÁLEZ, Luis, Enrique FLORESCANO, María del Rosario LANZAGORTA, Romeo FLORES CABALLERO, Inés HERRERA CANALES y Jan BAZANT. *La economía mexicana en la época de Juárez*. México: Secretaría de Industria y Comercio, 1972.

KUNTZ FICKER, Sandra. "Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato". *Historia Mexicana* 45(1) (julio-septiembre 1995): 39-66.

_____. "Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)", *Boletín Americanista* (47) (1997).

_____. coord., *La expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2015.

MARICHAL, Carlos. "Avances recientes en la historia de las grandes empresas y su importancia para la historia económica de México". En *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, comp. Carlos Marichal y Mario Cerutti, 9-38. México: Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma de Nuevo León, 1997.

- MARTÍNEZ DE LA TORRE, Rafael. *Exposición del lic. Rafael Martínez de la Torre sobre la concesión del Ferro-carril Mexicano de Veracruz á México*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868.
- MEADE DE ANGULO, Mercedes. *El Ferrocarril Mexicano. Antecedentes*. Puebla: Secretaría de Cultura, 1991.
- Memoria de Hacienda presentada al Excmo. Sr. Presidente de la República por el ciudadano Manuel Payno. Comprende el periodo de diciembre de 1855 a mayo de 1856, en que estuvo a su cargo el ministerio del ramo*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1857.
- MEYER COSÍO, Rosa María. *Empresarios, crédito y especulación en el México independiente (1821-1872)*. México: Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016.
- ORTIZ HERNÁN, Sergio. Prólogo a Manuel Payno. En *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México: Conaculta, 2007.
- PADILLA, Paris. *El sueño de una generación. Una historia de negocios en torno a la construcción del primer ferrocarril en México: 1857-1876*. México: Instituto Mora, 2016.
- PARDO, Emilio. *Observaciones al dictamen de la Comisión Especial del Ferrocarril Mexicano*. México: Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White, 1868.
- _____. *Otra vez el señor Payno y la empresa del Ferrocarril*. México: Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White, 1868.
- PAYNO, Manuel. "Mejoras morales y materiales". *Revista Científica y Literaria de México*. Tomo 1 (4) (1845): 25.
- _____. "El camino de fierro de Veracruz". *El Siglo Diez y Nueve*, Séptima Época. Año 29. Tomo VIII, núm. 295, 22 de octubre de 1870.
- _____. *Obras completas V-Panorama de México*. México: Conaculta, 1999.
- _____. *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México: Conaculta, 2007.
- _____. "Camino de fierro imperial. Contestación al señor don Rafael Martínez de la Torre" (*El Siglo Diez y Nueve*, 25 de noviembre de 1867, 1-2; 26 de noviembre de 1867, 1-2). En *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México: Conaculta, 2007, 215-216.
- _____. "El camino de fierro imperial" (*El Siglo Diez y Nueve*, entregas del 7, 15, 16, 17, 20, 22 y 30 de noviembre de 1867). En *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México: Conaculta, 2007, 179-212.

- _____. *El Ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo* (México: Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White, 30 de marzo de 1868, 13). En *Obras completas XX-Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*. México: Conaculta, 2007, 226-239.
- _____. *Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* (México: Imprenta de Nabor Chávez, 1868, 16, 17). En *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México: Conaculta, 2007, 47-176.
- _____. *La deuda interior de México* (México: Imprenta económica, 1865). En *Obras completas XXV-Economía*. México: Conaculta, 2008, 244-246.
- _____. “Reflexiones sobre la hacienda pública, el crédito y los aranceles”. En *Obras completas XXV-Economía*. México: Conaculta, 2008, 133-203.
- PLETCHER, David. “The building of the Mexican Railway”. *The Hispanic American Historical Review* 30(1) (febrero 1950): 26-62.
- Proposiciones para la derogación del decreto del 31 de mayo de 1842 por los diputados D. Manuel Zárate, D. José Ramón Pacheco y D. Manuel Payno e informe y documentos que presentaron relativos al camino de fierro de Veracruz a San Juan mandado imprimir por acuerdo de la Cámara*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1849.
- Proyectos de arreglos de los gastos de la Hacienda Pública y contribuciones para cubrirlos. Presentados al Congreso general por el ciudadano Manuel Payno, diputado del mismo por el Estado de Puebla y mandados imprimir por acuerdo de la Cámara*. México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1848.
- REES, Peter. *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: Sep-Setentas, 1976.
- RIGUZZI, Paolo. “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”. En *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, coord. Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi, 31-97. Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996.
- _____. “Propiedad, propietarios y recursos nacionales en los Ferrocarriles Mexicanos, 1870-1905”. En *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*. México: Museo Nacional de los Ferrocarriles de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1996, 211-224.
- RODRÍGUEZ PIÑA, Javier. Prólogo a Manuel Payno. En *Obras completas XXV-Economía*. México: Conaculta, 2008, 9-27.
- ROMERO IBARRA, María Eugenia. “La historia empresarial”. *Historia Mexicana* LII(3) (enero-marzo 2003): 806-829.

SUÁREZ ARGÜELLO, Ana Rosa. *El camino de Tehuantepec: de la visión a la quiebra, 1854-1861*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.

URÍAS HERMOSILLO, Margarita. “Manuel Escandón: de las Diligencias al Ferrocarril, 1833-1862”. En *Formación y desarrollo de la burguesía en México en el siglo XIX*, coord. Ciro Cardoso. México: Siglo XXI editores, 1981.

----- “El Estado Nacional y la política de fabricar fabricantes 1830-1856”. En *Industria y Estado en la vida en México*, coord. Patricia Arias. México: El Colegio de Michoacán, 1990, 119-138.

TENENBAUN, Barbara. “Manuel Payno y los bandidos del erario mexicano, 1848-1873”. *Historia Mexicana* 44(1) (julio-septiembre 1994): 73-106.

Notas

¹ Nicole Girón, “Payno o las incertidumbres del liberalismo”, en *Del fistol a la linterna. Homenaje a José Tomás Cuéllar y Manuel Payno en el centenario de su muerte*, coord. Margo Glantz, 151 (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 1994).

² Este artículo es producto del proyecto de investigación, *Las inversiones privadas en el noreste del Valle de México y la comarca minera de Pachuca. Un acercamiento a la integración de una economía regional, 1850-1870*, auspiciado por el Programa de Becas Posdoctorales de la Dirección General de Asuntos del Personal Académico de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

³ Carlos Marichal, “Avances recientes en la historia de las grandes empresas y su importancia para la historia económica de México”, en *Historia de las grandes empresas en México, 1850-1930*, comp. Carlos Marichal y Mario Cerutti, 9 (México, Fondo de Cultura Económica, Universidad Autónoma de Nuevo León, 1997). Una valoración sobre los avances en la historia empresarial y de las empresas en México es el artículo de María Eugenia Romero Ibarra, “La historia empresarial”, *Historia Mexicana* LII(3) (enero-marzo 2003): 806-829.

⁴ Sergio Ortiz Hernán, Prólogo a Manuel Payno, en *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* (México: Conaculta, 2007), 15-16.

⁵ Entre los estudios dedicados a la labor de Payno como ministro de Hacienda se encuentra el de Barbara Tenenbaun, “Manuel Payno y los bandidos del erario mexicano, 1848-1873”, *Historia Mexicana* 44(1) (julio-septiembre 1994): 73-106; los de Diana Irina Córdoba Ramírez, *Manuel Payno: los derroteros de un liberal moderado* (México: El Colegio de Michoacán, 2006) y “Manuel Payno Cruzado: ¿un ‘erudito a la violeta’ al frente de la economía nacional?”, *Estudios de Historia Moderna y Contemporánea de México* (46) (julio-diciembre 2013): 9-54; y Nicole Giron, “Manuel Payno, el ir y venir por la Secretaría de Hacienda”, en *Los secretarios de Hacienda y sus proyectos (1821-1933)*, tomo I, coord. Leonor Ludlow, 351-397 (México: Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 2002).

6 En cuanto a los estudios sobre el Ferrocarril a Veracruz, es necesario resaltar el estudio inicial de David Pletcher, “The building of the Mexican Railway”, *The Hispanic American Historical Review* 30(1) (febrero 1950): 26-62. Los primeros estudios publicados en español de John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)* (México: Sep-Setentas, 1975) y Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910* (México: Sep-Setentas, 1976), 95-148; así como los más recientes, uno dedicado a las obras de ingeniería, de Dirk Bühler, “La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1873). Arte e ingeniería”, *Boletín de Monumentos Históricos* (18) (enero-abril 2010), 78-95 y una tesis sobre las finanzas británicas en del Ferrocarril Mexicano de 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, 2016).

7 Francisco R. Calderón, “La República restaurada. La vida Económica”, en *Historia moderna de México*, tomo 2, dir. Daniel Cosío Villegas, 713-730 (México: Hermes, 1965). Un balance historiográfico sobre el tema del Ferrocarril Mexicano se encuentra en Padilla, *El sueño*, II.

8 Ortiz, Prólogo, 39 y 41.

9 Luis González et al., *La economía mexicana en la época de Juárez* (México: Secretaría de Industria y Comercio, 1972), 18.

10 *Colección de decretos, leyes, disposiciones, resoluciones y documentos importantes sobre caminos de fierro arreglada en el Archivo de la Secretaría de Fomento*, tomo I (México: Imprenta de Francisco Díaz de León, 1882), 10-98.

11 Los estudios de Paolo Riguzzi son “Los caminos del atraso: tecnología, instituciones e inversión en los ferrocarriles mexicanos, 1850-1900”, en *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950) del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, coord. Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi, 31-97 (Zinacantepec: El Colegio Mexiquense, Ferrocarriles Nacionales de México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996); y “Propiedad, propietarios y recursos nacionales en los Ferrocarriles Mexicanos, 1870-1905”, en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril* (México: Museo Nacional de los Ferrocarriles de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1996), 211-224; de Sandra Kuntz Ficker “Mercado interno y vinculación con el exterior: el papel de los ferrocarriles en la economía del Porfiriato”, *Historia Mexicana* 45(1) (julio-septiembre 1995): 39-66 y “Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central Mexicano (1880-1907)”, *Boletín Americanista* (47) (1997); Ana Rosa Suárez Argüello, *El camino de Tehuantepec: de la visión a la quiebra, 1854-1861* (México: Instituto Mora, 2013) y Diana Irina Córdoba Ramírez, “Empresas, especulación y política al mediar el siglo XIX: el caso de Manuel Payno”, *América Latina en la Historia Económica* (28) (diciembre 2008): 61-84.

12 Ortiz, Prólogo, 13.

13 Manuel Payno, “Mejoras morales y materiales”, *Revista Científica y Literaria de México*, tomo I (4) (1845): 25. Eso lo percibió en su tesis de licenciatura editada como libro, Diana Irina

Córdoba Ramírez, *Manuel Payno: los derroteros de un liberal moderado* (México: El Colegio de Michoacán, 2006), *infra* 62.

14 Manuel Payno, “Reflexiones sobre la hacienda pública, el crédito y los aranceles”, en *Obras completas XXV-Economía* (México: Conaculta, 2008), 178.

15 *Proposiciones para la derogación del decreto del 31 de mayo de 1842 por los diputados D. Manuel Zárate, D. José Ramón Pacheco y D. Manuel Payno e informe y documentos que presentaron relativos al camino de fierro de Veracruz a San Juan mandado imprimir por acuerdo de la Cámara* (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1849), 8-11, citado en Chapman, *La construcción*, 35.

16 Payno, “Reflexiones”, 179.

17 *Loc. cit.* Córdoba, *Manuel Payno*, 117.

18 *Proyectos de arreglos de los gastos de la Hacienda Pública y contribuciones para cubrirlos. Presentados al Congreso general por el ciudadano Manuel Payno, diputado del mismo por el Estado de Puebla y mandados imprimir por acuerdo de la Cámara* (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1848). Rosa María Meyer Cosío en *Empresarios, crédito y especulación en el México independiente (1821-1872)* (México: Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016), 293, afirma que la firma comercial de Escandón tenía fuerte interés en que se destinara la indemnización estadounidense para la amortización de los bonos de la deuda exterior, realizándose una nueva conversión financiera.

19 Javier Rodríguez Piña, prólogo a Manuel Payno, en *Obras completas XXV*, 20-27. Córdoba, *Manuel Payno*, 109.

20 Margarita Urías Hermosillo, “El Estado Nacional y la política de fabricar fabricantes 1830-1856”, en *Industria y Estado en la vida en México*, coord. Patricia Arias, 132 (México: El Colegio de Michoacán, 1990), halló que Manuel Escandón había proyectado un Banco Nacional para controlar las rentas públicas y negociar las deudas externa e interna.

21 Manuel Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* (México: Imprenta de Nabor Chávez, 1868), 16-17, en *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* (México: Conaculta, 2007), 47-176.

22 Michael P. Costeloe, *Deuda externa de México. Bonos y tenedores de bonos, 1824-1888* (México: Fondo de Cultura Económica, 2007), 107 y 329.

23 Del periodo que tuvo a su cargo el ministerio de Hacienda resultó la *Memoria de Hacienda presentada al Excmo. Sr. Presidente de la República por el ciudadano Manuel Payno. Comprende el periodo de diciembre de 1855 a mayo de 1856, en que estuvo a su cargo el ministerio del ramo* (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1857).

24 Córdoba, “Manuel Payno”, 29. Tenenbaum, “Manuel Payno”, 78;

25 Córdoba, *Manuel Payno*, 116-117, 137. Payno, Suárez y los hermanos Mosso conservaron la tercera parte de las acciones de la futura compañía, aunque esto no generaría ganancia alguna, Córdoba, “Manuel Payno”, 34-35.

26 Chapman, *La construcción*, 47 y 51. Payno vendería su parte de la compañía a Antonio Escandón en \$7,000.

27 No obstante, Manuel Escandón fue el principal prestamista de Antonio López de Santa Anna. Mercedes Meade de Angulo, *El Ferrocarril Mexicano. Antecedentes* (Puebla: Secretaría de Cultura, 1991), 14; *Del Ferrocarril Imperial al Mexicano, 1837-1873*, texto de Patricio Juárez Lucas (México: Conaculta, 2013), 11-12.

28 Margarita Urías Hermosillo, “Manuel Escandón de las Diligencias al Ferrocarril. 1833-1862”, en *Formación y desarrollo de la burguesía en México en el siglo XIX*, coord. Ciro Cardoso (México: Siglo XXI, 1981), 32 y 48.

29 Chapman, *La construcción*, 55-56.

30 Manuel Payno, *El Ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo* (México: Imprenta de Francisco Díaz de León y Santiago White, 1868), 13, en *Obras completas XX-Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz* (México: Conaculta, 2007), 226-239.

31 Chapman, *La construcción*, 60.

32 Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 54; Payno, *El Ferrocarril de Veracruz*, 14-15; Córdoba, *Manuel Payno*, 148.

33 Manuel Payno, “El camino de fierro de Veracruz”, *El Siglo Diez y Nueve*, séptima época, año 29, tomo VIII, núm. 295, 22 de octubre de 1870, citado por Córdoba, *Manuel Payno, infra* 177.

34 Véase la crítica que hizo Payno del negocio de bonos del ferrocarril de México a Veracruz de Antonio Escandón y sus operaciones financieras en *La deuda interior de México* (México: Imprenta económica, 1865), en *Obras completas XXV-Economía*. México: Conaculta, 2008, 244-246. Esto tal vez explica su separación de Antonio Escandón al vincularse a inversores británicos; no obstante, en 1875, volvería a ser apoderado de Escandón.

35 Manuel Escandón, *Breve exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre Veracruz y México* (México: Imprenta de Andrade y Escalante, 1858), 14-15. Menciona que había invertido \$2,000,000 en este proyecto, pero Payno explicaría, en 1868, que el gasto se situaba en sólo \$1,130,000. Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 88.

36 Escandón, *Breve exposición*, 5 y 13.

37 Escandón explica que el privilegio por sí mismo no daba recursos ni creaba medios en la compensación inmediata de parte del gobierno con los ingresos del trayecto acabado de

ferrocarril, *Ibid.*, 7-8. Esto lo describe en un *Memorándum* del 9 de julio de 1858, Archivo General de la Nación (AGN). Fomento. Ferrocarriles, vol. 3, exp. 109.

38 Los miembros más importantes fueron Manuel Escandón y Eustaquio Barrón. Chapman, *La construcción*, 59 y 65.

39 *Ibid.*, 67-69.

40 Manuel Escandón, *Segunda exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre México y Veracruz* (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1861), 8-9, plantea las dificultades técnicas, financieras y políticas que enfrentó. Cfr. *Ferrocarril de México a Veracruz. Contestación...* (México: Imprenta de la "Constitución Social", 1868).

41 Chapman, *La construcción*, 74-79, 86-87.

42 AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 9, exp. 129, f. 82; vol. 9bis, fs. 2-3; vol. 27, exp. 1, fs. 25-28 y exp. 2, fs. 42-53.

43 Chapman, *La construcción*, 99-103.

44 Rafael Martínez de la Torre, *Exposición del lic. Rafael Martínez de la Torre sobre la concesión del Ferro-carril Mexicano de Veracruz á México* (México: Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868), 9.

45 AGN. Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarril Mexicano, 1/8; Chapman, *La construcción*, 129-130.

46 Córdoba, *Manuel Payno*, 210.

47 Manuel Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 83-84, 86-87.

48 Córdoba, *Manuel Payno*, 209-210; Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 115.

49 Manuel Payno, "El camino de fierro imperial" (*El Siglo Diez y Nueve*, entregas del 7, 15, 16, 17, 20, 22 y 30 de noviembre de 1867), en *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* (México: Conaculta, 2007), 180-183, 187-189.

50 *Ibid.*, 191, 195-197.

51 *Ibid.*, 199. En otro lugar expresa Payno irónicamente que: "Bien examinado el caso, la presidencia de la República es poca cosa, y años enteros nos hemos roto las cabezas por ella, mientras que a nadie ocurre hacerse empresario, o concesionario, o contratista, o subcontratista siquiera de la Compañía Imperial", *Ibid.*, 192.

52 Payno sugiere que aun antes de que “*quebrara el Imperio quebró la compañía limitada*”, cursivas suyas, *Ibid.*, 201.

53 *Ibid.*, 203.

54 *Ibid.*, 204.

55 Manuel Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 49.

56 Payno aseveró que la concesión de 1857 no tenía estos inconvenientes, pero sí la de 1867, *Ibid.*, 76.

57 *Ibid.*, 78-80.

58 *Ibid.*, 100.

59 *Ibid.*, 104, 107, 110-111; AGN, Fomento Ferrocarriles, exp. 2, fs. 52-53.

60 Tomando en consideración que la concesión dada era republicana, Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 112-115.

61 *Ibid.*, 116-117.

62 Padilla, *El sueño*, cap. 2, demostró en su tesis de maestría que hubo inversionistas británicos que aportaron capital en la empresa del ferrocarril, lo cual no fue conocido en el ámbito público en México.

63 Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 119-120. Los fondos de la empresa consistieron en la colocación de los pagos de las obligaciones sobre el ferrocarril en el mercado financiero, en la venta de acciones al público, en el adelanto de la hipoteca de los bonos del gobierno mexicano, y en el 15 % de los derechos aduanales, *Ibid.*, 122.

64 En un *Memorándum* de la Imperial Mexican Railway Company Limited, se consigna el derecho de construcción y de explotación de los recursos para los trazos que conectaran a Veracruz, México y Puebla de las compañías privadas fundadas por Antonio Escandón, que fusionaron sus intereses representados por la Compañía Imperial que en unión con The Smith, Knight and Company Limited, acordaron terminar las obras iniciadas por un monto de \$5,239,120 libras esterlinas, mediante un contrato de cuatro años, en AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 9, exp. 134, fs. 98-102v.

65 Eustaquio Barrón fue designado director de la compañía entre agosto y diciembre de 1864, siendo el único director residente en México de la Compañía Imperial. En 1866, Barrón comunicó al gobierno que no podía continuar el ferrocarril si no se pagara la amortización de los bonos, en AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 27, exp. 4, f. 230.

66 Rees, *Transportes*, 128; Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, 131-133.

67 *Ibid.*, 137-139. Antonio Escandón había entregado sólo \$502,002, en 1858, y para 1868 no existían en la Tesorería los ocho millones de bonos amortizados de compensación de la construcción del ferrocarril como Antonio aseguraba.

68 De lo que se trataba era de ver “si sacaban más dinero, más exenciones y más protección” del Estado. *Ibid.*, 140.

69 *Ibid.*, 141.

70 *Ibid.*, 169.

71 *Ibid.*, 170, 174 y 176.

72 Manuel Payno, “Camino de fierro imperial. Contestación al señor don Rafael Martínez de la Torre” (*El Siglo Diez y Nueve*, 25 de noviembre de 1867, 1-2; 26 de noviembre de 1867, 1-2), en *Obras completas XX-Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz* (México: Conaculta, 2007), 215-216.

73 *Ibid.*, 216-218.

74 *Ibid.*, 222-223 y 225.

75 Emilio Pardo, *Observaciones al dictamen de la Comisión Especial del Ferrocarril Mexicano* (México: Imprenta de Díaz de León y Santiago White, 1868), 15.

76 Emilio Pardo, *Otra vez el señor Payno y la empresa del Ferrocarril* (México: Imprenta de Díaz de León y Santiago White, 1868), 3. De Payno se expresa de manera inicua: “hombre de imaginación y de pasión, novelista de locución florida, á pesar de sus inclinaciones al ramo de hacienda, ahora que escribe bajo la impresión de sus pasiones, forma tan extravagante conjunto de imaginación y realidad, que no se puede adivinar si escribe en sentido serio o en burlesco”, *Ibid.*, 5.

77 *Ibid.*, 6-7.

78 *Ibid.*, 9-10; AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 9, exp. 134.

79 AGN. Fomento. Ferrocarriles, vol. 9, exps. 125, 135, 145; vol. 10, exps. 148, 154, 159, 165; Pardo, *Otra vez*, 12.

80 Pardo, *Otra vez*, 19-20.

81 Manuel Payno, *El Ferrocarril de Veracruz*, 226-239.

82 *Ibid.*, 227-228.

83 *Ibid.*, 231-233. Payno afirma que los estatutos de la compañía no fueron conocidos en México y que la empresa pretendía la facultad de examinar la continuidad de la subvención.

84 *Ibid.*, 236-237. El erario federal que antes daba 10 % de las rentas aduanales marítimas, en 1867 aportaba 35 %.

85 *Ibid.*, 237.

86 *Ibid.*, 238.

87 *Idem.*

88 Manuel Payno, *Obras completas-V. Panorama de México* (México, Conaculta, 1999).

89 Córdoba, Manuel Payno, *infra* 209-210,

90 *Ibid.*, 47.

Paula Ermila Rivasplata Varillas

Rodolfo Ramírez Rodríguez Doctor por el Programa de Posgrado en Historia de la UNAM. Su tesis, “La querella por el pulque. Auge y ocaso de una industria mexicana, 1890-1930”, recibió el Premio Francisco Javier Clavijero por el INAH en 2016. Realizó una estancia posdoctoral en la Facultad de Economía de la UNAM. Es candidato al Sistema Nacional de Investigadores del Conacyt. Sus líneas de investigación son la literatura viajera decimonónica, la industrialización y cultura del pulque y la conformación de empresas regionales. Sus artículos más recientes son: “Una imagen del cultivo del maguey en los paisajes del centro de México, 1890-1910”. *Ulúa. Revista de Historia, Cultura y Sociedad* (31) (2018); “Las inversiones privadas en el noreste del antiguo estado de México, 1849-1873”. *Historias* (99) (2018); “La formación de un mercado regional en el noreste del valle de México. De minas, ferrocarril y haciendas pulqueras (1850-1870)”. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 22(1) (2017).