

Las inversiones privadas en el noreste del antiguo Estado de México, 1849-1873

Rodolfo Ramírez Rodríguez*

Resumen: El presente texto estudia la interacción de dos campos de actividad empresarial que no han sido explorados de manera conjunta: la inversión privada en la actividad minera de Pachuca y en el ferrocarril de México a Veracruz. Entre 1849 y 1873 se presentaron dos sucesos que marcaron las actividades productivas de la región noreste del antiguo Estado de México: la formación de la Sociedad Aviadora de Minas de Pachuca y Real del Monte y la consolidación de la compañía del Ferrocarril de México a Veracruz. En ambas empresas tuvo una importante participación Manuel Escandón, quien logró consolidar el proyecto del camino de fierro gracias al auge de las minas. Las empresas estudiadas impactaron positivamente en la integración política y económica de la región. *Palabras clave:* inversiones, Estado de México, minería, Ferrocarril Mexicano, Manuel Escandón.

Abstract: This paper studies the interaction of two fields of business that have not been explored jointly: private investment in Pachuca mining and the Mexico-Veracruz railroad. Between 1849 and 1873, two events marked the productive activities in the region formerly of the State of Mexico (today Hidalgo): the formation of the Sociedad Aviadora de Minas de Pachuca y Real del Monte (which sponsored mining undertakings) and the consolidation of the Ferrocarril de México to Veracruz. Mexican businessman Manuel Escandón played a prominent role in both companies due to the rise of the silver mines, which enabled him to consolidate the railroad project. These companies had a positive impact on the political and economic integration of the region.

Keywords: investments, State of Mexico, mining, Mexican Railroad, Manuel Escandón.

Fecha de recepción: 17 de mayo de 2016

Fecha de aceptación: 13 de septiembre de 2016

Este artículo expone el caso de dos campos de inversión que no han sido relacionados de una manera conjunta para la región del noreste del Estado de México ni para la época de estudio, que va de 1849, con la conformación de la Compañía Aviadora de las minas del Real del Monte y Pachuca, a 1873, con la terminación de la primera línea ferroviaria del ferrocarril mexicano. Nuestro interés es señalar el dinamismo que representó la actividad comercial y minera en el territorio del noreste del Estado de

México hasta antes de la creación del estado de Hidalgo. También es de resaltar que la acumulación de capitales de ciertos empresarios posibilitó la construcción del primer camino de fierro que uniría la capital con el principal puerto del país.

Estos dos sectores económicos, la minería y la consolidación del ferrocarril, permitieron a la región de estudio una reactivación que, quizá, influyó de una manera decisiva en la búsqueda de la autonomía política de su antigua pertenencia al Estado de México. Pero más allá de esa aco-tación, el hecho es que el auge de las minas de

* Facultad de Economía, UNAM.

plata significó un periodo de bonanza económica en la región que, a su vez, activó diversas actividades encaminadas a suministrar los insumos de la actividad minera. Con la recuperación de una zona deprimida hacia la mitad del siglo XIX, se sentaron las bases de una articulación comercial que sería crucial hacia 1869.

Por otra parte, la participación de hombres de negocios, como Nicanor Béistegui y Manuel Escandón, principales accionistas de la Compañía Minera de Real del Monte y Pachuca, propició una organización empresarial sólida que a inicios de la década de 1860 los llevó a controlar la dirección de la empresa. La fortuna que alcanzó en este negocio Escandón le permitió acumular el capital necesario para consolidar el proyecto del primer ferrocarril en México. Así, se puede señalar que la iniciativa de la construcción del ferrocarril mexicano se debe a la experiencia y a los capitales acumulados de Manuel Escandón en los años de bonanza minera.

Queda aún por ponderar la importancia que adquirió la zona del oriente y sur de los distritos mineros, que entre 1849 y 1869 influyeron en la conformación de unidades productivas agrícolas y manufactureras las cuales consolidaron los mercados regionales y que, a la postre, avalaron la formulación de un nuevo territorio libre y soberano, nombrado Hidalgo.

Una región en búsqueda de autonomía

La región de nuestro estudio se extendía por el límite de la cuenca de México en dirección al noreste de la parte central del país. Antiguamente formaba parte de la antigua Intendencia de México, que se convertiría en estado en 1824. En esa zona se encuentran regiones geoculturales cuyas características la hacen una zona muy variada en recursos naturales, asentamientos de población, diversidad de clima y carácter productivo: aquí se hallan las regiones serranas¹ al

¹ Que se pueden dividir en la región Huasteca, comprendiendo las poblaciones del distrito de Huejutla, cuya cercanía con Tamazunchale, San Luis Potosí, y Tampico,

norte de este territorio y los tres grandes valles al sur: Mezquital, Apan y Tulancingo.²

Justo en medio de los tres valles y al inicio de la cadena montañosa, a una jornada de viaje de menos de 100 km de la cuenca del valle de México, se encuentra lo que los geógrafos han denominado la comarca minera. Esta subregión tomó gran importancia desde la época colonial, pues fue uno de los primeros lugares en donde se benefició el mineral de plata, además de tener las minas argentíferas más cercanas a la capital del país. La comarca, que incluía los poblados de Real del Monte, Huascalaloyan (hoy Huasca), Mineral el Chico y el mineral de

Tamaulipas, la consolidaron como zona de intercambio comercial de productos tropicales y manufacturas realizadas por grupos indígenas nahuas y huastecos. Al sur de la Huasteca se hallan las zonas de la sierra Madre Oriental: la sierra Alta (Molango y Zacualtipán) y la sierra Baja (Metztitlán y Atotonilco el Grande) que por su condición climática húmeda produce hortalizas, vegetales y varios productos pecuarios. Otros segmentos de la sierra serían la colindancia con la de Querétaro, a través de la sierra Gorda, y con la oriental de Puebla, por la sierra de Tenango, donde las actividades agropecuarias siguen dominando hoy día las comunidades indígenas autóctonas.

² El primero es el valle del Mezquital, que abarca poblaciones como Huichapan, Ixmiquilpan, Tula y Actopan que, a pesar de su aridez, posee mantos acuíferos que brindan un abasto de agua para regadío, siendo productor de hortalizas que eran enviadas a los grandes centros de consumo regionales. Además, se encuentran explotaciones minerales en la zona y la manufactura de utensilios de charrería que posibilitaron el comercio con el centro del país como los estados de Querétaro, Guanajuato, Estado de México y la capital del país. El segundo valle son los Llanos de Apan, que fue el principal productor de pulque en el país, donde se desarrollaron las unidades productivas conocidas como “haciendas pulqueras”, base económica de la región por varios siglos. Sus relaciones comerciales fueron con los centros de consumo de las ciudades de México, Puebla y Pachuca. Por su extensión geográfica integraba el hoy noroeste del estado de Tlaxcala y las planicies de Teotihuacán, Otumba, Axapusco y Nopaltepec, que formaron hasta 1869 parte del Estado de México. El tercer valle sureño es el de Tulancingo, donde se desarrolló una agricultura de sembradíos de cereales, se crió el ganado lanar —lo que impulsó una industria textil—, y se estableció el comercio de productos agropecuarios, que se combinaba con frutos de la zona templada de sus bosques. Ha sido un centro de intercambio comercial desde hace siglos por ser la salida más cercana a la barra de Tuxpan, Veracruz, y ha ocupado un lugar predominante en las relaciones políticas y económicas que han trascendido al presente.

Pachuca formó parte integral de la economía regional hasta el siglo XX.

Ahora bien, para entender la dinámica socioeconómica con la cual esa zona del antiguo Estado de México funcionaba es necesario poner sobre la mesa los hechos que posibilitaron la recuperación de la región a mediados del siglo XIX, además de considerar los factores de orden público y privado que repercutieron benéficamente en la organización espacial de los distritos que lo conformaron. En ello tuvo gran impacto, en orden de sucesión, la recuperación de la bonanza minera en la zona de Pachuca y Real del Monte, así como la terminación de la primera línea férrea que se construyó en el país entre 1866 y 1873, la cual unió la Ciudad de México con el puerto de Veracruz a través de los llanos de Apan. Formando un primer circuito comercial que se replicaría años después con los ferrocarriles Interoceánico y de Hidalgo y Nordeste. Relacionado a ello se creó, en 1853, el Ministerio de Fomento, Colonización, Industria y Comercio, y en 1857 se le encargó la tarea de preparar la estadística industrial, minera, agrícola y mercantil para conocer con mayor exactitud la situación y los recursos del país en sus distintos ramos.³ Si bien no tuvo una mayor trascendencia en los años siguientes debido a las continuas pugnas de los grupos políticos por el poder, aquellos casos sí representaron un primer antecedente en la búsqueda del conocimiento objetivo que posibilitara un mejor manejo de las finanzas públicas y en la atracción de inversiones privadas en las áreas productivas más sobresalientes, así como en los transportes.

Otro hecho de importancia fue que, en 1864, el gobierno de la regencia, anterior al Segundo Imperio, preocupado por conocer los recursos con que contaba el país, formó una comisión científica que se encargaría de levantar un plano topográfico de los distritos mineros de Pachuca, tomando como punto de partida ese mineral, quedando a cargo del programa el ingeniero Ramón

³ *Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana escrita por el ministro Manuel Siliceo*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1857.

Almaraz. El resultado de esas actividades fue la publicación de la *Memoria de los trabajos ejecutados por la Comisión Científica de Pachuca en el año de 1864* (1865), en la que se explica las características mineras, económicas, topográficas, climáticas e incluso comerciales del mineral de Pachuca y de las municipalidades que lo componían, describiéndose el mineral del Chico, Real del Monte, Omitlán, Huascalzaloja, Epazoyucan, Zempoala, Tezontepec y Tizayuca (todos ubicados al sur y este de Pachuca).⁴

De acuerdo con ese estudio, el municipio de Pachuca tenía en 1862 una población de 12 000 habitantes y estaba constituida por mineros, arrendatarios, propietarios y especuladores, siendo la colonia inglesa una parte importante de la comunidad; pero su movimiento comercial era bastante precario y no contaba con grandes establecimientos ni lugares de esparcimiento. Real del Monte tenía 5 310 habitantes; El Chico, 4 259; Omitlán, 2 357, y Huasca, 4 372. El aumento de la población y la bonanza minera en la región provocó un aumento en el valor de la propiedad en el distrito de Pachuca, aun cuando eran poco redituables las tierras de cultivo; lo único que faltaba eran vías en buenas condiciones para el transporte.⁵ La importancia del distrito minero motivó la visita que efectuó Maximiliano a Pachuca, Real del Monte y Tulancingo, del 26 de agosto al 7 de septiembre de 1865, pasando también por los llanos de Apan.

En cambio, en la región oriental de la comarca minera, en Huasca y Omitlán, la agricultura iba en incremento y las haciendas del valle anexo de Tulancingo aumentaron su producción de trigo, dando lugar a la activación económica.⁶ Otra

⁴ Ramón Almaraz (dir.), *Memoria de los trabajos ejecutados por la Comisión Científica de Pachuca en el año de 1864*, México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1865. [Existe una edición facsimilar con estudio preliminar, notas y apéndices de Víctor Manuel Ballesteros García (coord.), Pachuca, Universidad Autónoma de Hidalgo, 1993].

⁵ *Ibidem*, pp. 79, 105 y 129. Ana Lau Jaiven y Ximena Sepúlveda Otaíza, *Hidalgo, una historia compartida*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1994, pp. 148-149.

⁶ Edith Boortein Couturier, *La hacienda de Hueyapan, 1550-1936*, México, SEP (SepSetentas, 310), 1976, p. 101.

región que se recuperaría económicamente, luego del periodo 1840-1850, fue la Huasteca.⁷ En 1856, Manuel Fernando Soto, descendiente de hacendados, promovió en un folleto la erección del estado de la Huasteca o de “Iturbide” (reuniendo los distritos de Tuxpan, Tampico, Tancanhuitz, Huejutla y el sur de Tamaulipas).⁸ No obstante, la idea no prosperó porque proponía una entidad política y económicamente fuerte, poco a modo para los estados vecinos, que querían mantener la dependencia socioeconómica.

De la misma manera, la búsqueda de autonomía en la región, que luego se convertiría en el estado de Hidalgo, tenía su principal causa en la necesidad de que el poder coincidiera con la autoridad pública o, en otras palabras, que el gobierno debía estar determinado en su estructura y funcionamiento por fuerzas sociales y económicas subyacentes; esto es, en la participación de una elite regional que representara a una voluntad popular para obtener un fin. La postura y las acciones de Manuel Fernando Soto, en tanto prefecto del distrito de Tulancingo, así como las de su sucesor, mostraban que los intereses del poder político del Estado de México, representado por las autoridades que residían en Toluca, y por las que éstas elegían para ocupar las prefecturas de los demás distritos, no coincidían con la disposición y funcionamiento de las fuerzas económicas y sociales de esas jurisdicciones, cuyos intereses pretendían una búsqueda de autonomía política.⁹

En 1861, luego de la Guerra de Reforma, se presentó una nueva oportunidad a raíz de la redacción de la nueva constitución del Estado de México, en la que se estableció que se orga-

nizaría su jurisdicción a partir de distritos. Los vecinos de la región noreste, residentes en la Ciudad de México que integraban a una elite empresarial local, designaron a los diputados federales Justino Fernández, José Luis Revilla y Alejandro Garrido la comisión de entregar, al presidente Benito Juárez, un proyecto para la creación de un nuevo estado federal con el nombre de Miguel Hidalgo, argumentando la dificultad en las comunicaciones y la urgente resolución de problemas que requerían del gobierno establecido en Toluca. Al entregar su petición se apoyaron en firmas de vecinos de Tula, Tulancingo, Huejutla, Teotihuacán, Texcoco y Otumba, y buscaron apoyo en Pachuca, Actopan, Atotonilco el Grande y Huascalzaloyan.¹⁰

Más tarde, durante el imperio de Maximiliano, se planteó una división apegada a configuraciones territoriales históricas más pequeñas y adecuadas para un sostenimiento económico autónomo,¹¹ encargando el trabajo al estudioso de la geografía Manuel Orozco y Berra, quien delimitó departamentos con cabeceras en Tula y Tulancingo, pero la huasteca hidalguense la integró como parte de Tuxpan. No obstante, durante el periodo de la intervención francesa y la restauración de la República (1862-1868), el territorio que luego se convirtió en Hidalgo fue reconocido como el segundo distrito militar del Estado de México, bajo el régimen republicano de Juárez, lo que curiosamente determinó los futuros límites de la entidad.

En 1868 se llevó al Congreso del Estado de México la propuesta de la partición de la antigua entidad para formar el estado de Hidalgo, con una discusión ardua al final de la cual se aceptó la erección de la nueva entidad. Los diputados que realizaron la propuesta fueron Manuel Fernando Soto (quien había sido go-

⁷ Manuel Fernando Soto, *Noticias estadísticas de la Huasteca y de una parte de la sierra Alta*, México, Imprenta del Gobierno, 1853.

⁸ Manuel Fernando Soto, *El nuevo estado: necesidad de formarlo inmediatamente con los cinco distritos de Tuxpan, Tampico de Veracruz, Tancanhuitz, Huejutla y el sur de Tamaulipas*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1856; *cfr.* David Lugo Pérez (comp.), *Hidalgo. Documentos para la historia de su creación*, Pachuca, Instituto Hidalguense de Desarrollo Cultural e Investigaciones Sociales, 1994, pp. 102-146.

⁹ David Lugo Pérez, *op. cit.*, pp. 12-13 y 15.

¹⁰ Ana Lau Jaiven y Ximena Sepúlveda Otaíza, *op. cit.*, pp. 145-146.

¹¹ El gobierno del segundo Imperio fue “el único que intentó una división política territorial científica, piedra angular de toda buena administración, y elemento esencial en el éxito de todo régimen democrático”; Edmundo O’Gorman, *Historia de las divisiones territoriales de México*, México, Porrúa, 2000, pp. 163-166.

bernador del segundo distrito durante la intervención), Antonio Tagle (que sería el primer gobernador electo de Hidalgo), Gabriel Mancera (empresario y político de la región), Justino Fernández (diputado federal) y Cipriano Robert (primer secretario de Gobierno del estado).¹² Manuel Fernando Soto explicaría en su discurso —relativo a la partición del Estado de México y la creación de uno nuevo— la importancia que tendría el aprovechamiento del desagüe del lago de Texcoco y la terminación del ferrocarril:

El desagüe del valle de México, y la conclusión del círculo del ferrocarril al derredor de esta capital, interesa también á los futuros Estados de Hidalgo y de Morelos, porque el primero con el desagüe directo del valle, regará los distritos del Mezquital, y con la conclusión del círculo del ferrocarril, estenderá el rádio [sic] de consumo de sus pulques; y el de Morelos podrá estraer más fácilmente su azúcar, su aguardiente y demás frutos; y recibiendo fácilmente el pulque de los Llanos, evitará muchas enfermedades en su clima cálido, como sucede en todos los de su especie, con el uso de los pueblos que la piden.¹³

Tres grupos liberales apoyaron entonces la causa de la independencia: el primero se reunía en torno a los hacendados pulqueros de Apan (con Antonio Tagle); los intereses mineros de Pachuca-Real del Monte y los dueños de fábricas de textiles en el valle de Tulancingo (con Manuel Fernando Soto).¹⁴ Así, el territorio que buscaba su autonomía tenía un grupo de empresarios que ostentaban un poder económico

¹² Javier Ortega Morel, *Minería y ferrocarriles en la región de Pachuca y Real del Monte durante el Porfiriato*, Pachuca, Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo, 2015, p. 34, *infra*.

¹³ Manuel Fernando Soto, *División del Estado de México: discurso pronunciado en el Congreso de la Unión en la sesión del 10 de diciembre de 1868*, México, Imprenta de Vicente G. Torres, 1868, p. 11.

¹⁴ David Lugo Pérez, *Estado de Hidalgo: historia de su creación*, Pachuca, Gobierno del Estado de Hidalgo, 1997, p. 275.

y una influencia *política en la organización futura del estado*.

Para 1869, con la constitución del nuevo estado de Hidalgo, su capital podía obtener rentas de las ventas de granos y hortalizas de los valles de Actopan, Ixmiquilpan, Tula, Metztitlán y Tulancingo; de los cultivos tropicales (algodón, café, caña de azúcar, cítricos, piñas y tabaco) de la sierra y la Huasteca; del ganado menor (lanar, caprino) y mayor (vacuno, caballo y mular) del valle del Mezquital, de la sierra y la Huasteca; de productos de jarciaría, ixtle y palma del valle del Mezquital y de Atotonilco el Grande; del hierro y plomo de las minas del Cardonal, Zacualtipán y Zimapán; de las mantas, frazadas y rebozos de Tula y Tulancingo; pero sobre todo, de las cuotas impuestas al pulque de los llanos de Apan y de la producción de plata en la comarca minera.¹⁵

Las inversiones privadas en la minería

Dentro del grupo de empresarios mexicanos que se unieron a inversionistas financieros, en 1849, para la explotación de las minas del noreste del Estado de México, sobresalen los nombres de Manuel Escandón, Joaquín Escandón, Nicanor Béistegui y Miguel Bringas, hombres de negocios, influyentes, quienes, en nombre de las compañías que representaban (el monopolio del Tabaco y las Casas de Moneda y del Apartado), fundaron el 1 de junio de 1849 la Sociedad Aviadora de Minas de Pachuca y Real del Monte; el capital aportado para la nueva sociedad procedía de actividades económicas desvinculadas de la minería, tratándose de una actividad especulativa.¹⁶

De entre el grupo capitalista, formado para la inversión minera, sobresale Manuel Escandón, quien luego se asociaría con el capital extran-

¹⁵ Rocío Ruiz de la Barrera, *Breve historia de Hidalgo, México, El Colegio de México / Fideicomiso Historia de las Américas / FCE, 2000, p. 102.*

¹⁶ Inés Herrera Canales, “Empresa minera y región en México. La Compañía de Minas de Real del Monte y Pachuca (1824-1906)”, *Siglo XIX. Cuadernos de Historia*, vol. 4, núm. 8, julio-diciembre de 1979, p. 106.

jero para la conclusión del proyecto de la primera línea ferroviaria en México, absorbiendo varias ramas productivas como la minería; la integración y monopolización de los medios de comunicación como los caminos, los transportes y puertos; el control de mercados cautivos como el tabaco; el mantenimiento de regímenes laborales ventajosos en el trabajo asalariado, e incluso las ganancias del contrabando durante periodos de prohibición de mercancías. El modo de organización de sus empresas se basaba en los vínculos de parentesco dentro de la esfera pública y en el gobierno que beneficiaron sus relaciones estratégicas económicas en el interior y al exterior del país. De este modo, Manuel Escandón logró acumular el capital necesario para proyectar la obra del ferrocarril que, como veremos más adelante, prometía modernizar la vida económica de México y “abrir las posibilidades para intensificar y diversificar las fuentes de acumulación, sin romper las actividades tradicionales”.¹⁷

La familia Béistegui (Genaro, Antonio y el hijo de este último, Nicanor) tendría una importante participación a mediados de siglo XIX en la conformación y consolidación de la Compañía de Minas de Real del Monte, Sociedad Anónima. Nicanor Béistegui fungió como miembro principal de la junta directiva durante dos décadas (1849-1868), por lo que realizó la toma de decisiones más importantes, tanto en lo técnico como en lo administrativo, brindando un fuerte apoyo financiero durante los primeros cuatro años de existencia de la compañía; además mantuvo casi la mitad de las acciones totales de la empresa en dicho periodo. Los Béistegui no sólo tuvieron gran importancia como socios de la compañía Real del Monte, sino que Nicanor, para 1853, figuraba como miembro de la junta directiva del Mineral de Oro y Tlalpujahuá, otra compañía minera aunque de menor impor-

¹⁷ Margarita Urías Hermosillo, “Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril”, en Ciro Cardoso (coord.), *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*, México, Siglo XXI, 1978, p. 27.

tancia y como dueño de la mina de San Antonio el Puerco, ubicada en el Mineral de Pachuca.¹⁸

En noviembre de 1854, Antonio Béistegui compra a Enrique D. Chester y a Ricardo Rule 1 y $\frac{7}{8}$ de barra aviada por la Compañía de Real del Monte en la mina llamada del Rosario, por la cantidad de 160 714 pesos, y en octubre de 1856 compra otra barra aviada de la misma mina a Jecker, Torre y Cía., por la cantidad de 134 000 pesos, lo que nos permite apreciar el incremento en el valor de las barras en sólo dos años, explicable porque la mina del Rosario era una de las más productivas de Real del Monte. En 1865 poseía dos barras de las minas de San Pedro y San Pablo aviadas en la Compañía de Real del Monte; en 1868 compra 1 y $\frac{3}{4}$ de barra de la mina del Candado, una barra en la mina de Guatimoczin, $\frac{1}{2}$ barra en la mina de La Milanesa, 1 barra en la mina de Santo Tomás, $\frac{3}{4}$ de barra en la mina del Perro y $\frac{1}{2}$ barra en la mina San Nicanor, todas ellas aviadas por la Compañía.¹⁹ El hecho de que Antonio Béistegui fue uno de los principales accionistas de la compañía aviadora de minas más importante del país, así como de tener grandes intereses dentro de la Casa de Moneda, le permitió participar en todo el proceso de producción de moneda acuñada para exportación.

La participación de la Casa Martínez del Río Hermanos en la actividad minera en México, en la época de 1850-1856, se debió a su unión con Manuel Escandón y Carrillo Cano para la explotación de San Vicente Paul, de Mineral del Monte, que cotizaba sus acciones en 12 000 pesos en 1856; las de Tezinca o Jesús María o Cal y Canto, que al igual que la Maravilla y la del Jacal pertenecían a Real del Monte; y las de Santos

¹⁸ Se presupone que Nicanor Béistegui fungió como presidente de la junta directiva desde 1849 hasta marzo de 1868, cuando se retiró del cargo, pero sin enajenar su participación en la empresa; Rocío Ruiz de la Barrera, “La empresa de minas del Real del Monte (1849-1906)”, tesis de doctorado, El Colegio de México, 1995, pp. 111, 118, 131-132 y 128.

¹⁹ Rosa María Meyer, “Los Béistegui, especuladores y mineros, 1830-1869”, en Ciro Cardoso (coord.), *op. cit.*, pp. 128-129.

Ángeles Custodios o Zopilote o de la Víbora, de Mineral del Chico.²⁰ A Gregorio José Martínez del Río, antes de 1850, le había interesado poco adquirir acciones mineras mexicanas; pero el escaso desempeño de las emisiones de las deudas del gobierno y de sus otras inversiones, en contraposición a los espectaculares éxitos de los inversionistas mexicanos que habían comprado las minas de Real del Monte de Pachuca y las trabajaban, lo animaron a desechar sus prejuicios con la esperanza de emular la buena fortuna de sus conocidos, los Béistegui y los Escandón,²¹ que se habían hecho ricos por su actividad minera.

En diciembre de 1853 Gregorio Martínez del Río adquirió diez de las 405 acciones de la Compañía Minera de Real del Monte a Escandón, un total de 100 000 pesos que pagaban dividendos mensuales de 2.640 pesos, cada una. Esos bienes se utilizaron de aval para garantizar el pago de un préstamo recibido por él que, por falta de liquidez, en 1857, tuvo la necesidad de cederlas a Escandón a cambio del pago de una deuda.²² Como bien expresa el siguiente párrafo, tomado de Guillermo Beato, se presentaba un cambio radical en el panorama de la minería que se convertiría en un área prebursátil:

En cuanto a la industria minera se asiste, como se dijo, a la organización de verdaderas empresas por acciones sobre la base de derecho a cantidades precisas de barras, ya sean aviadas o aviadoras. Pero aquí también han cambiado las cosas. Los aviadores están afectados a la producción directa, en el sentido de que suministran, en tanto socios accionistas, las sumas necesarias para la explotación de los yacimientos y participan proporcionalmente de los eventuales beneficios [...] Lo relevante aho-

ra, no es el dominio de los comerciantes sobre los mineros a través del aprovisionamiento de mercancías. Ahora se trata de la participación directa de empresarios convertidos en industriales mineros; constituyen sociedades e invierten dinero contante y sonante; disponen de acciones que se cotizan y de títulos o bonos que representan á aquellas, susceptibles de utilizarse como valores transmisibles si se necesitan como medio de pago en otras transacciones.²³

La Compañía minera se interesó desde sus inicios en la inversión para la adquisición de minas y en ser propietaria de los recursos mineros. Veinte años después de haber comenzado sus operaciones, la compañía poseía más de 75 % de las barras aviadas de las minas y la mayor parte restante estaban distribuidas entre los accionistas de la compañía y los empleados de alta jerarquía.²⁴ Los accionistas mayoritarios (Béistegui y los hermanos Escandón) participaron en forma personal en las operaciones de la empresa y, gracias a sus estrechos contactos comerciales y al poder económico que tenían, pudieron obtener para la compañía contratos de insumos provechosos y privilegios especiales de parte del gobierno (tanto federal, como del Estado de México y local) que favorecieron su desenvolvimiento; por ejemplo, la exención del impuesto correspondiente a la acuñación, así como exportar plata en barras, a pesar de su prohibición, durante el gobierno de Benito Juárez (entre 1860 y 1863).²⁵ También obtuvo rebajas en el pago de impuestos al mantener un presidio en Real del Monte, con la manutención y pago de salarios a 160 reos que estaban obligados a prestar su servicio a la compañía. A cambio de ello la empresa hizo préstamos regulares a los

²⁰ Guillermo Beato, "La Casa Martínez del Río: del comercio colonial a la industria fabril. 1829-1864", en Ciro Cardoso (coord.), *op. cit.*, p. 84.

²¹ David W. Walker, *Parentesco, negocios y política. La familia Martínez del Río en México, 1823-1867*, México, Alianza, 1991, p. 66.

²² *Ibidem*, p. 161.

²³ Guillermo Beato, "La Casa Martínez...", *op. cit.*, p. 100.

²⁴ Inés Herrera Canales, Cuauhtémoc Velasco Ávila y Eduardo Flores Clair, *Etnia y clase, los trabajadores ingleses de la Compañía Real del Monte y Pachuca, 1824-1906*, México, Departamento de Investigaciones Históricas-INAH (Cuaderno de Trabajo, 38), 1981, p. 32.

²⁵ Inés Herrera Canales, "Empresa minera y región...", *op. cit.*, p. 109.

gobiernos federal y estatal, tan urgidos de fondos en esos años.²⁶

La bonanza de la producción de plata se debió a que la compañía concluyó el socavón para el desagüe de las minas y encontró la unión de dos vetas: la del Rosario y la del Xacal, con minerales muy ricos, pues en 12 años ambas dieron 3 169 128 quintales de mineral con un valor de ley de 14 marcos en promedio. Tan sólo para 1864 dio 3000 cargas semanarias con la misma ley. La veta del Rosario dio de 1851 a 1863 un producto valuado en 18 528 276 pesos, que, deduciendo los gastos en 8 479 161 pesos, se puede considerar que las utilidades sumaban 10 049 115 pesos. La producción de plata en el periodo de 1850 a 1864 de la mina del Xacal fue de 6 115 200 de pesos; las demás minas generaron 18 000 000 pesos y El Rosario, 20 072 299 pesos, dando un total de 44 187 499 pesos.²⁷

Entre 1855 y 1860, la compañía aviadora aportó un porcentaje considerable de la plata nacional (28% del total), contribución que se prolongó hasta 1866. La Compañía de Minas acrecentó las propiedades de su complejo minero e integró su actividad con otros sectores económicos (agrícola y comercial), abasteciéndose de materias básicas e insumos y controlando la exportación y venta de plata, asegurando, mediante contratos con firmas de algunos de sus propios accionistas, el transporte, comercialización y traslado del metal. Debido a la cantidad de insumos y recursos requeridos para la buena ejecución de la actividad minera, tuvo un impacto y una influencia que llegaba a los distritos de Zimapán, Tulancingo, Ixmiquilpan y Apan; en síntesis, al futuro estado de Hidalgo (cuadro 1).

²⁶ Inés Herrera Canales, Cuauhtémoc Velasco Ávila y Eduardo Flores Clair, *op. cit.*, pp. 31-34.

²⁷ La ley media era de 14 marcos por montón, considerando cada montón de 30 quintales y cada quintal de 46.1 kg. Estas medidas eran las usuales en minería: carga (12 arrobas), arroba (11.5 kg), vara (.836 metros). Véase Nicolás Soto Oliver, *La minería. El distrito minero, Pachuca-Real del Monte a través de la historia*, México, Gobierno del Estado de Hidalgo, Coordinación de Turismo, Cultura y Recreación, 1985, pp. 176 y 178.

Cuadro 1
Producción de plata de la Compañía Real del Monte y Pachuca, 1850-1873

<i>Año</i>	<i>Marcos de plata</i>
1850	49 736
1851	85 073
1852	123 228
1853	175 939
1854	207 126
1855	287 673
1856	350 550
1857	343 346
1858	320 303
1859	384 428
1860	421 036
1861	430 509
1862	391 790
1863	338 558
1864	392 711
1865	459 863
1866	331 547
1867	285 229
1868	304 351
1869	251 839
1870	409 569
1871	503 910
1872	299 564
1873	163 650

Fuente: Estados demostrativos generales. Archivo Histórico de la Compañía Real del Monte y Pachuca. Información basada en Eduardo Flores Clair, *Conflictos de trabajo de una empresa minera, Real del Monte y Pachuca, 1872-1877*, México, INAH, 1991, apéndice estadístico, pp. 206-207.

La participación privada en la construcción del ferrocarril

La larga promoción para introducir el ferrocarril como medio de transporte en México pasó por muchos procesos desde el año de su primera concesión, en 1837. No obstante, las distintas

administraciones y la inestabilidad ocasionada por las varias asonadas militares retrasaron la realización de las concesiones dadas a algunos empresarios mexicanos que se interesaron por llevar a cabo esta novedosa empresa. Además, los contratistas realizaban lentos progresos, mas, por lo regular, salían beneficiados del subsidio federal recibido.

A mediados del siglo XIX existían tres caminos proyectados para el ferrocarril de la capital del país al puerto de Veracruz: la ruta de Arrihaga (mapa 1), que dejaba a un lado las ciudades pobladas y, luego del ascenso, pasaba por el altiplano de Apan; la de Antonio Escandón, a través de Córdoba y Orizaba, rumbo a Tlaxcala; y la de Jalapa, en donde tenía intereses particulares Antonio López de Santa Anna, pues la ruta pasaba por algunas de sus haciendas. Hacia 1849 los diputados federales Manuel Zárate, José Ramón Pacheco y Manuel Payno hicieron una crítica al decreto de concesión para el ferrocarril de Veracruz al interior. En ella consideraban perjudicial para el erario público la subvención que se daba a la empresa, pues el ritmo de construcción se preveía en 35 años hasta la localidad de San Juan.²⁸

Tras la guerra con Estados Unidos y después de la firma del tratado de paz, en julio de 1850, Manuel Payno fue nombrado ministro de Hacienda por el presidente de tendencia liberal moderada, José Joaquín Herrera. Entre 1852 y 1853 participó en la formación de dos compañías: una para abrir un paso interoceánico por Tehuantepec y otra para barcos de vapor entre México y Francia. Aunque los proyectos fracasaron, Payno se convirtió en un “economista

especializado”, pasando de ser un funcionario a un empresario sin fortuna.²⁹

Al parecer, Payno concibió la idea de un sistema de vías de comunicación que atravesara de norte a sur por las principales poblaciones de la República, comunicando los dos océanos; además sugirió “la construcción de pozos artesianos, la de acueductos para recoger las vertientes y derrames de agua [que] harán progresar de una manera asombrosa la agricultura en la mesa central [...] todo esto necesita del transcurso de muchos años de paz y de la inversión de gruesos capitales; y como primer elemento necesario es menester comenzar porque se consolide de una manera eficaz y duradera la autoridad pública”. También expresó que un país extenso y poco poblado como el nuestro y poco productivo en ese momento “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”.³⁰

Payno señaló también la urgente necesidad de un ferrocarril que detonara procesos en beneficio del país en su conjunto, en unión con un paso interoceánico entre el golfo de México y el océano Pacífico:

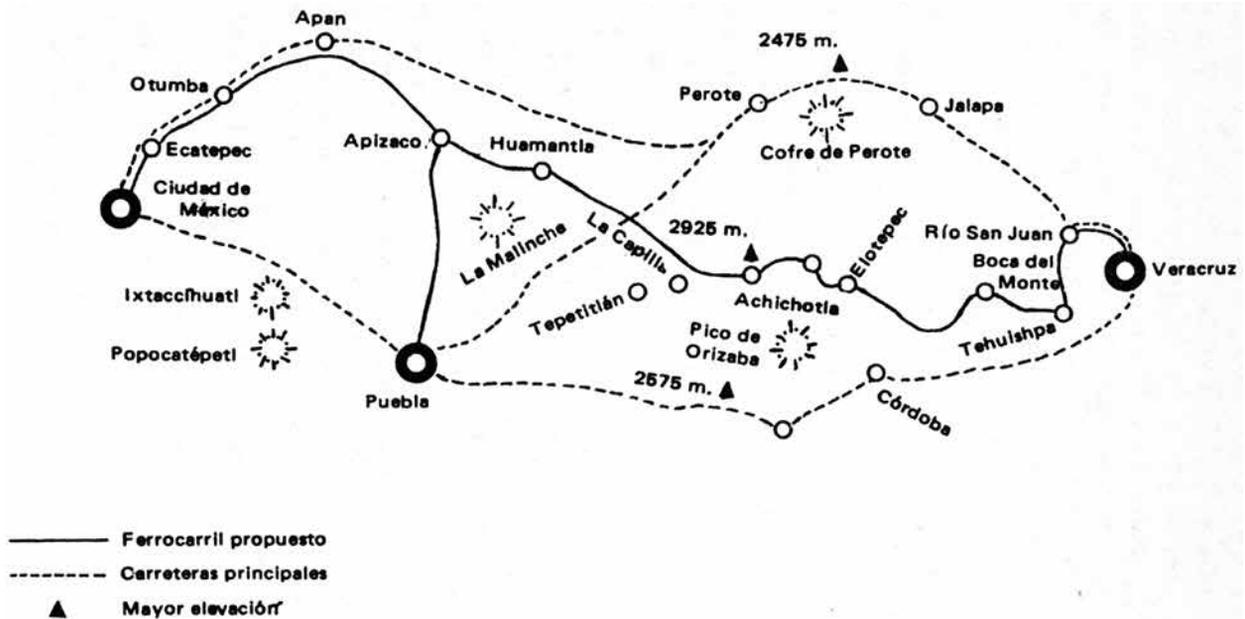
Establecido un camino de hierro de Veracruz a México, abierto un camino carretero de Tampico a San Luis, otro de México a Acapulco, y terminada la comunicación por el istmo de Tehuantepec, juzgamos que las rentas aumentarán en 5 o 6 millones anuales, y que la población extranjera, aun sin necesidad de 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

²⁸ John G. Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, SEP (SepSetentas, 209), 1975, pp. 38 y 41; Manuel Payno, *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, pp. 8-11, *apud* John G. Chapman, *op. cit.*, p. 35.

²⁹ Prólogo a Manuel Payno, *Obras completas XXV-Economía*, México, Conaculta, 2008, pp. 20-21, 26-27.

³⁰ Manuel Payno, “Reflexiones sobre la hacienda pública, el crédito y los aranceles” (México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853), reeditado en Manuel Payno, *Obras completas XXV-Economía*, México, Conaculta, 2008, p. 178.

Mapa 1. Ruta propuesta por Arrillaga (1837 para el Ferrocarril México-Veracruz



Fuente: Peter Rees, *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*, México, SEP (SepSetentas, 304), 1976, p. 108.

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.³¹

Ante las exigencias del momento y la escasez de inversión privada en el transporte, la concesión del ferrocarril a Veracruz fue otorgada a la compañía de Miguel y Leandro Mosso, imponiéndole a la compañía el uso del tramo Veracruz-San Juan y la obligación de que la línea pasara por Puebla y los llanos de Apan en la conexión hacia México. Cuando se recibió la concesión, en 1855, se agregaron dos miem-

bros más a la empresa: José Antonio Suárez y Manuel Payno. Empero, la Compañía Hnos. Mosso tuvo varias dificultades económicas en 1856, cuando el gobierno le exigió la fianza de la concesión y no pudo pagarla, por lo que decidió vender la concesión a Antonio Escandón.³²

Cuando se otorgó la primera concesión del Ferrocarril México-Veracruz a Antonio Escandón por el presidente Ignacio Comonfort, en 1856, la compañía estaba integrada por Gregorio Mier y Terán, quien la presidía, y el hacendado Mariano Riva Palacio como vicepresidente, además de ciertos comerciantes establecidos en la ruta México-Veracruz, ligados al comercio con Europa, como Labadie y Lelog, con negocios en los puertos de Veracruz y Tampico. Con esas prerrogativas, la obligación de la Compañía se redujo a saldar las deudas de la anterior empresa de los hermanos Mosso y del gobierno por los tramos de ferrocarril construidos entre Veracruz y Paso de San Juan y el de México a

³¹ *Ibidem*, p. 179.

³² John G. Chapman, *op. cit.*, pp. 47 y 51.

la villa de Guadalupe;³³ mas no hubo un acuerdo ulterior, por lo que el 31 de agosto de 1857, con Ignacio Comonfort como presidente y Manuel Siliceo como ministro de Fomento, Manuel Escandón recibió otra concesión de ferrocarril, refundiendo el privilegio de los hermanos Mosso; en ello seguramente influyó Manuel Payno, quien era ministro de Hacienda.

Como explica con claridad el investigador John Gresham Chapman, la mayor novedad de la concesión de 1857 fue que el gobierno proporcionaría un subsidio indirecto al proyecto, en la forma de 8000000 de pesos en bonos para la construcción del camino de fierro de Veracruz a México, que debían ser emitidos por la compañía a cambio de la misma suma de bonos de la deuda nacional. El subsidio consistía en que la compañía podía comprar estos últimos al precio vigente en el mercado, que era únicamente una pequeña fracción de su valor nominal.³⁴

En su *Breve exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre Veracruz y México*, Manuel Escandón expuso que desde hacía veintiocho años se empeñaba en establecer un circuito comercial pleno entre México y Veracruz, pues no había 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”; sin embargo, expresó también que desde que hubo ferrocarriles en Europa, la idea de realizar uno en México le había significado “una especie de manía”, por lo que había invertido cerca de 2000000 de pesos en ese plan.³⁵ En otra parte menciona:

Multitud de productos que hoy no se explotan, o se explotan solamente en la reducida escala que permite el consumo interior, ad-

³³ Margarita Urías Hermsillo, “Manuel Escandón...”, *op. cit.*, pp. 32 y 48.

³⁴ El gobierno, además, pagaría un interés del 5% sobre esos bonos, así como el 2% anual a cuenta de amortización del capital; John G. Chapman, *op. cit.*, p. 60.

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, pp. 14-15.

quirirán 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 mayor consumo y demanda en el mercado de productos agrícolas e industriales; o por lo menos así lo preveía el mayor de los hermanos Escandón. Por lo anterior, podemos afirmar que hay una coincidencia o préstamo de las ideas expuestas antes por Payno, quien, por cierto, participó no sólo como “colaborador”, sino también como empresario y encargado de algunos negocios de la nueva empresa dirigida por Escandón, esperando por ello alguna remuneración.

En 1858, Escandón consideraba que podía financiar la construcción del ferrocarril con su propio capital, uniéndolo al subsidio del gobierno y con la suscripción de acciones por parte de capitalistas mexicanos; así se fomentaría el interés público en las vías férreas. En la *Segunda exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre México y Veracruz*, además de plantear las dificultades técnicas, financieras y políticas de la construcción del ferrocarril, exhortaba a los nacionales, incluyendo la Iglesia, a tener actividad financiera en la obra, comprando acciones del ferrocarril;³⁷ sin embargo, no tuvo el respaldo esperado por los inversionistas mexicanos, y fracasó la venta de las acciones en nuestro país, por lo que tuvo que recurrir a integrar una empresa con inversores extranjeros, y para ello se dirigió a Gran Bretaña donde formó la Agencia del Ferrocarril Mexicano en

³⁶ *Ibidem*, pp. 5 y 13.

³⁷ Manuel Escandón, *Segunda exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre México y Veracruz*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1861.

1861. Los miembros más importantes fueron Manuel Escandón y Eustaquio Barrón, suegro de su hermano Antonio, todos con intereses en tierras de Orizaba y Córdoba.³⁸

Ante las acusaciones de estar defendiendo exclusivamente los intereses personales de la familia Escandón, motivadas por la decisión de que la ruta del ferrocarril pasara por Orizaba y no por Jalapa, Manuel argumentó, en 1861, que la región de Orizaba-Córdoba tenía una mayor densidad de población y más actividad económica; sin embargo, se originó una nueva polémica cuando se dejó fuera de la línea principal a Puebla, uniéndola sólo con un ramal desde la estación Apizaco, Tlaxcala, en apariencia, por decisión unilateral de la familia, lo que luego afectó la economía nacional.³⁹

Manuel Escandón murió el 7 de junio de 1862 en la Ciudad de México después de su último viaje a Real del Monte, a causa de una enfermedad pulmonar y de una afección del corazón. Se dijo en un diario capitalino que fue “el capitalista más emprendedor, más activo, más inteligente, y se ocupaba sin cesar de proyectos de gran utilidad pública [...] que no ocultaba con avidez, sino empleaba en cosas útiles, fomentaba la agricultura, la industria y las artes”.⁴⁰

Debido a que los capitales de financiamiento seguían siendo muy exigüos, Antonio Escandón, hermano de Manuel, formó la Compañía Ferroviaria Imperial S.A., en Londres, en agosto de 1864 (con la cesión de la franquicia de Manuel Escandón). Con ello se abrió el camino de la inversión europea en este tipo de empresas, pues los intentos de reunir capital en México fracasaron. En medio de ese contexto, en la *Memoria del Ministerio de Fomento de 1865* se lee claramente el interés por conocer y desarrollar una mejor explotación de los recursos naturales que tenía el país, así como de hacer del conocimiento

del gobierno del Segundo Imperio Mexicano la necesaria mejora de los medios de transporte y de comunicación. Bajo este postulado se instaba a los empresarios mexicanos para que invirtieran sus capitales en proyectos productivos que tuvieran un fin público, pues así:

Una vez establecidas estas tres importantes instituciones, la industria, la agricultura y el comercio, prosperarán rápidamente; los hombres entendidos y emprendedores tendrán un campo vasto para ejercer industrias, y los capitalistas mexicanos no invertirán ya sus fondos en prestarlos con rédito exorbitante, sino que los introducirán directamente en las empresas industriales, que entonces producirán utilidades mayores que prestando el dinero [...]⁴¹

En todo caso, se apelaba a que se dinamizaran los capitales almacenados y las propiedades inmuebles, para formar un capital flotante cuyo movimiento activaría el comercio, la industria y la agricultura, favoreciendo a los diversos productos elaborados en el país.

No obstante, la inversión mexicana no llegó al ferrocarril, pero la inversión británica directa tampoco regiría el consejo de administración, por lo que Antonio Escandón mantuvo un papel predominante en éste, siendo de suponer que el título de “empresa extranjera” lo haya motivado para guardar apariencias y hallar protección diplomática en caso de ser afectada durante el periodo del Segundo Imperio;⁴² la intención era que el título de empresa británica ayudara a suavizar las relaciones entre el Imperio y los Escandón en caso de cancelarse la concesión

⁴¹ *Memoria presentada a S. M. el emperador por el ministro de Fomento Luis Robles Pezuela de los trabajos ejecutados en su ramo el año de 1865*, México, Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante, 1866, p. 43.

⁴² John G. Chapman, *op. cit.*, pp. 99-103. Payno criticó justamente el negocio de bonos del ferrocarril de México a Veracruz de Antonio Escandón en sus operaciones financieras, en *La deuda interior de México*, México, Imprenta Económica, 1865, reeditado en Manuel Payno, *Obras completas XXV-Economía*, México, Conaculta, 2008, pp. 244-246.

³⁸ John G. Chapman, *op. cit.*, pp. 59, 64-65.

³⁹ Manuel Escandón, *Segunda exposición...*, *op. cit.*, pp. 8-9. John G. Chapman, *op. cit.*, 67-71.

⁴⁰ Cita en *El Siglo XIX, Diario Político, Literario, Informativo y de Avisos*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 7 de junio de 1862, *apud* Margarita Urías Hermosillo, “Manuel Escandón...”, *op. cit.*, p. 33.

y, en caso de que regresara Juárez al poder, se ocultaría del público la relación existente entre Escandón y el Imperio.⁴³

Con la restauración de la república en 1867, Juárez expidió un decreto que, a pesar de todo pronóstico, perdonaba a la Compañía la cancelación de su concesión por su vinculación al Imperio considerando, ante todo, la importancia del ferrocarril como de beneficio público, por lo que se otorgó una nueva concesión (en noviembre de ese año) donde se reconocieron los beneficios que tuvo durante el Imperio y se fijaron plazos para la conclusión del tramo México-Puebla (para finales de 1868) y de Apizaco-Paso del Macho (al finalizar 1871), además de regularse las tarifas máximas para el transporte de carga y pasajeros.⁴⁴

Pero la nueva concesión de 1867 dio origen a una nueva crisis política auspiciada por Manuel Payno, anteriormente amigo de los Escandón; el otrora partidario 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*.⁴⁵ Su postura se unía a otras que criticaron la continuidad de la concesión y de la necesidad de reembolsar al gobierno los subsidios recibidos en esos años. Como respuesta, Emilio Pardo, representante de la empresa y abogado de la familia Escandón, argumentó que la razón del alto costo del ferrocarril era la excelente calidad de la construcción y la maquinaria sobre un terreno montañoso, además de que había un mayor costo en la mano de obra y en los insumos naturales en México en comparación con los de Europa.⁴⁶ Esta discusión se

mantuvo vigente durante el resto de 1868, mas para 1869 la importancia capital del ferrocarril aligeró las discusiones (mapa 2).

El itinerario de la línea del ferrocarril, según el trazo de los Escandón, también generó inconformidades. En enero de 1868 se presentó una iniciativa ante el Congreso, dirigida por los diputados del estado de Puebla, para suspender el decreto de la concesión y modificar sus términos; pretendían que la línea troncal pudiera incorporar a su capital. Sin embargo, los delegados poblanos no lograron su objetivo ya que carecían de fuerza en el pleno para posicionar a Puebla en la línea troncal, por lo que las decisiones sobre el ferrocarril se tomaron de acuerdo con los intereses económicos de la capital por encima de los intereses estatales.⁴⁷ Luego de las discusiones parlamentarias, se dio un decreto de reforma el 11 de noviembre de 1868, el cual modificó la concesión de 1867, en donde le aportaba subsidios y acciones sin conceder un monopolio absoluto; el gobierno mexicano se comprometía a no subsidiar una nueva línea de ferrocarril que se estableciera a lo largo de la misma ruta a Veracruz; los plazos de terminación se ampliaron hasta finales de 1869 para el tramo a Puebla, y a finales de 1872 para el resto de la línea; al cabo de dos años, el gobierno podría disminuir las tarifas, entre otras modificaciones.⁴⁸

El 16 de septiembre de 1869 el presidente Juárez inauguró la línea México-Puebla, aunque todavía no estaba debidamente terminada. Luego de la inauguración se inició otro conflicto debido a las quejas presentadas contra la empresa respecto de que las tarifas no estaban acordes con el decreto de la concesión, pues las mercancías nacionales no reflejaban los porcentajes descontados especificados, por lo que el ministro de Fomento, Blas Balcárcel, tomó las medidas necesarias para regularizarlas y

⁴³ Rafael Martínez de la Torre, *Exposición del lic. Rafael Martínez de la Torre sobre la concesión del ferrocarril mexicano de Veracruz á México*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868, p. 9.

⁴⁴ John G. Chapman, *op. cit.*, pp. 129-130.

⁴⁵ Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México, Imprenta de Nabor Chávez, 1868, 152 pp, reeditado en Manuel Payno, *Obras completas XX-Memoria sobre el ferrocarril*, México, Conaculta, 2007.

⁴⁶ Emilio Pardo, *Observaciones al dictamen de la Comisión Especial del Ferrocarril Mexicano*, México, Imprenta de F. Díaz de León y Santiago White, 1868, p. 10.

⁴⁷ John G. Chapman, *op. cit.*, pp. 131-132, 135.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 134. Además, se designó a dos representantes del gobierno (Juan Múgica y Francisco Zarco) para reunirse con el consejo de administración de la Compañía en México (Antonio Escandón, Eustaquio Barrón y José Gibbs) para definir el número de las acciones y las personas que las habían adquirido; *ibidem*, p. 143.

Mapa 2. Ferrocarril Mexicano (1837-1880)



Fuente: John G. Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*, México, SEP (SepSetentas, 209), 1975, pp. 168-169.

homologar el resto de la línea.⁴⁹ Finalmente la inauguración del ferrocarril de México a Veracruz sucedió el 1 de enero de 1873, lo que parecía significar el inicio de una prosperidad económica para el país, el triunfo de la tecnología en el transporte y el ingreso de México a las naciones desarrolladas. Por fin se contaba con una línea férrea que, si bien sólo pasaba por ciertas zonas fabriles, pronto generaría una dinámica de integración económica.

Reflexiones a manera de conclusión

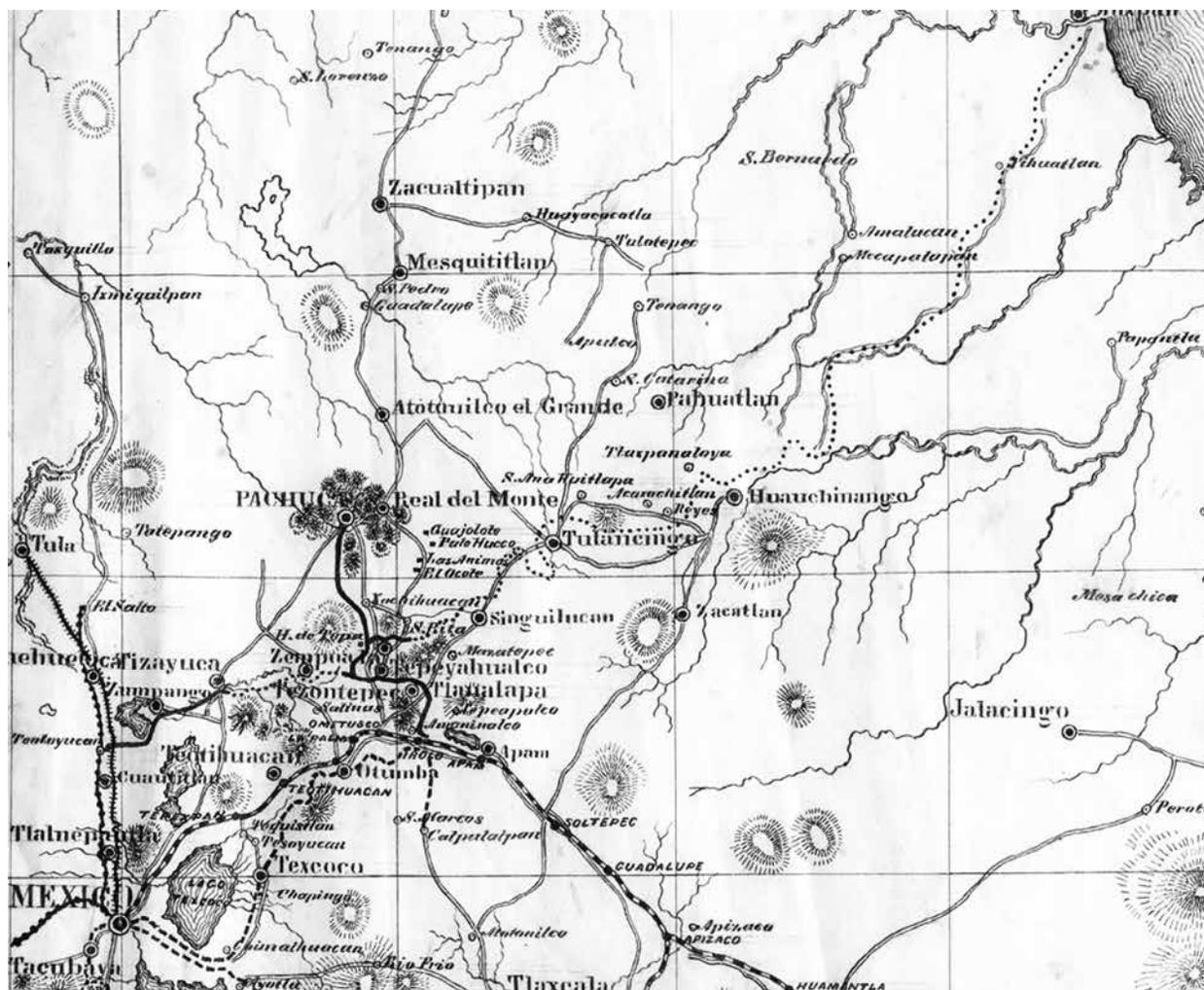
Como se ha expuesto, de manera breve, las implicaciones que tuvo tanto la recuperación de la actividad minera como la construcción del pri-

mer ferrocarril en la zona noreste del Estado de México fueron muy significativas tanto para el orden económico como para su organización política. En primera instancia, si bien es cierto que la actividad minera y los productos obtenidos de ella no fueron introducidos directamente en beneficio de la región, sí redundó en la demanda de productos requeridos para este sector, teniendo un impacto positivo en la articulación y recuperación de un circuito comercial que existía décadas antes pero que, debido a la época turbulenta de la primera mitad del siglo XIX, había entrado en una depresión económica.

El interés de la recuperación económica pasó del sector público al privado en la década de 1850, lo que se demuestra por la incorporación de empresarios y especuladores en las actividades productivas de la zona. Así, tanto la fami-

⁴⁹ *Ibidem*, p. 144.

Mapa 3. Región de estudio que comprende el noreste del valle de México en dirección al puerto de Tuxpan



Fuente: Ferrocarril de Hidalgo. *Carta general de la línea de México a Tuxpan (detalle)*, sin fecha. Fondo Vía y Estructuras, sección Cartas, núm. 3212. Reproducción con permiso del Centro de Documentación e Investigación Ferroviaria, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero, Puebla, México.

lia Béistegui como la Escandón se incorporaron pronto como accionistas de una empresa minera mexicana que podía ser productiva, pero que requería continuos desembolsos y una expectativa de rendimientos a mediano plazo, lo que sólo podía ser posible con la participación de empresarios que tenían utilidades en otras actividades comerciales, para quienes que la minería sólo les significaba una parte de sus inversiones. No

obstante, la fortuna les sonrió al cabo de una década, cuando se convirtieron en copropietarios de “barras” de una de las principales minas, como lo fue El Rosario, en el mineral de Pachuca.

Ante el éxito de la extracción de plata en las minas de Real del Monte y Pachuca, Manuel Escandón se decidió a incursionar en la obtención de una concesión del ferrocarril que en primera instancia uniera el puerto de Veracruz, princi-

pal entrada de importaciones del Viejo Continente y principal punto exportador de plata, con la sede de la Casa de Moneda en la Ciudad de México. Si bien es cierto que la ruta trazada no incorporaba la comarca minera, sí pasaba por la zona mercantil de Orizaba y Córdoba, donde los Escandón habían construido sus complejos textiles y agrícolas, lo cual evidentemente interesaba a su familia, y dejaba de lado la importante zona textil de Puebla, ese trazado redundó finalmente en la economía nacional durante el resto del siglo XIX.

La importancia del ferrocarril impactaría en la zona del noreste del Estado de México, pues, en contraposición con lo estudiado por otros investigadores —cuyos planteamientos estiman que la llegada del ferrocarril repercutiría en la actividad minera de manera positiva en las últimas dos décadas del siglo XIX—,⁵⁰ lo enunciado hasta ahora expone que la acumulación de capitales emanados de la minería fue lo que possibilitó la construcción y consolidación del ferrocarril mexicano, a través de la dirección de los Escandón. Si bien es cierto que la historia del ferrocarril es un proceso más complejo, se puede afirmar que generó una serie de modificaciones

en la actividad agrícola, minera y textil de los estados de México, Tlaxcala, Puebla e Hidalgo, que se resintieron hasta el final del siglo.

Un ejemplo del impacto del ferrocarril fue la conformación de una región productora de pulque que abastecería a la capital del país, principalmente, pero también a las capitales estatales de Tlaxcala y Puebla, tema aún no estudiado a fondo por los historiadores; además, el ferrocarril generó toda una dinámica propia en cuestión fiscal y tarifaria, lo que amerita un estudio aparte. Es importante resaltar que la actividad minera en la comarca de Pachuca-Real del Monte entró en una etapa de desaceleración justo cuando concluyó la construcción del ferrocarril a Veracruz, en 1873. Esto generó la suspensión de proyectos de construcción de ferrocarril en la década de 1870; sin embargo, con la participación de otros empresarios mineros regionales, como Gabriel Mancera y Ricardo Honey, hacia 1880, se volvió a incentivar la construcción de un ferrocarril que llevaría el nombre de Hidalgo y del Nordeste, con el fin de llegar a Tuxpan (mapa 3). Resulta curioso que con ese proyecto de ferrocarril finalmente se consolidaría el estado que ya era autónomo económicamente.

⁵⁰ Sandra Kuntz Ficker y Paolo Riguzzi (coords.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*, México, El Colegio Mexiquense / Ferrocarriles Nacionales de México / Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, 1996; Javier Ortega Morel, *op. cit.*, pp. 135-167.