

Fernando Aguayo Hernández

Doctor en Historia por el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de Puebla. Profesor-investigador del Instituto Mora. Miembro del Sistema Nacional de Investigadores. Su línea de investigación es la historia social de las imágenes, siglos XIX y XX. Entre sus publicaciones destacan: *Fotógrafos y editores franceses en México, siglo XIX*, Instituto Mora/IIH-UNAM, México, 2009; “Imagen, fotografía y productores”, *Secuencia*, Instituto Mora, núm. 71, 2008, México; coordinador de *Imágenes e investigación social*, Instituto Mora, México, 2005; “Los arrebatos del corazón”, *Varia Historia*, Universidade Federal de Minas Gerais, vol. 22, núm. 35, 2005, Belo Horizonte, Minas Gerais; *Estampas ferroviarias, fotografía y grabado: 1860-1890*, Instituto Mora, México, 2003.

Resumen

Este trabajo reseña los avatares de la empresa del Ferrocarril de Tlalpan que formó una sociedad por acciones para construir la línea del ferrocarril entre las ciudades de México y de Tlalpan en el año de 1865; describe las dificultades de esa sociedad en tiempos de guerra y las circunstancias por las que un proyecto de infraestructura, de mejoras materiales como se les denominaba en la época, sostenido por una amplia base social, acabó siendo apropiada por un sector de

la elite económica del país. Además de revalorar la propuesta de los empresarios, se pone énfasis en las caricaturas que se hicieron sobre este tema, porque se tiene la hipótesis de que dichos empresarios, sin ser miembros de las elites y hasta teniendo a dos gobiernos distintos en contra, pudieron sortear temporalmente sus dificultades por el apoyo que les brindó la prensa y lo que se definió en su momento como “la opinión pública”.

Palabras clave:

Ferrocarril, caricatura, sociedad por acciones.

Fecha de recepción:
diciembre de 2010

Fecha de aceptación:
junio de 2011

How to Turn a Firm into a Comic. The Tlalpan Railroad, 1865-1873

Fernando Aguayo Hernández

Ph. D in History from the Institute of Social Sciences and Humanities, Autonomous University of Puebla. Research Professor at the Instituto Mora. Member of the National System of Researchers. Research area: Social history of images, 19th and 20th centuries. Publications include: *Fotógrafos y editores franceses en México, siglo XIX*, Instituto Mora/IE-UNAM, México, 2009; “Imagen, fotografía y productores”, *Secuencia*, Instituto Mora, núm. 71, 2008, México; coordinator of *Imágenes e investigación social*, Instituto Mora, México, 2005; “Los arrebatos del corazón”, *Varia Historia*, Universidade Federal de Minas Gerais, vol. 22, núm. 35, 2005, Belo Horizonte, Minas Gerais; *Estampas ferrocarrileras, fotografía y grabado: 1860-1890*, Instituto Mora, Mexico, 2003.

Abstract

This article documents the ups and downs of the Tlalpan Railroad Company, which established a joint stock company to build a railway line between Mexico and Tlalpan in 1865. It describes the difficulties experienced by the company during the war and outlines the circumstances that led to an infrastructure project with material improvements, as it was called at the time, supported by a broad social base, ending up being appropriated by a sec-

tor of the country's economic elite. In addition to re-assessing the business owners' proposal, emphasis is placed on the cartoons on the topic published at the time. The hypothesis is that these business owners, without being members of the elite and despite having two governments against them, were temporarily able to overcome their difficulties due to the support provided by the press, known as “public opinion” at the time.

Key words:

Railroad, cartoon, joint-stock company.

Final submission: Acceptance:

December 2010 June 2011

Cómo convertir una empresa en una caricatura. El Ferrocarril de Tlalpan, 1865-1873

Fernando Aguayo Hernández

El Ministerio de Fomento, en la memoria oficial de sus trabajos para el año de 1865, informaba que los ferrocarriles construidos hasta ese año eran cinco: el de Medellín, el de Chalco, el de Tacubaya, el de Texcoco y el Mexicano, este último con dos tramos construidos, uno en Veracruz y otro en el Distrito Federal, conocido como el Ferrocarril de la Villa.¹ Una coincidencia entre estos ferrocarriles es que fueron concebidos y realizados teniendo como base compañías por acciones; esto es, el capital empleado en su construcción provino de la concurrencia de cierto número de personas que compartían responsabilidades en la construcción y explotación de cada uno de los caminos de hierro. Sin embargo, hasta ahí llega la coincidencia; cada grupo de personas que impulsaron este tipo de compañías tomó decisiones singulares acerca del tipo de camino a construir y cómo obtener los recursos necesarios para llevar a estación segura su ferrocarril.

Este artículo tiene como tema la sociedad por acciones del Ferrocarril de Tlalpan y hace uso de las caricaturas que se publicaron sobre este ferrocarril en el periódico *La Orquesta* entre 1865 y 1873. Como se

expondrá más adelante, el de Tlalpan fue el único ferrocarril de su tiempo que optó por formar una compañía por acciones de suscripción pública; esta es una de las razones que explican la enorme popularidad de sus inicios, simpatía que se ve reflejada en las caricaturas de este periodo. Sin embargo, en tan sólo cinco años, la compañía de acciones había perdido empuje y el Ferrocarril de Tlalpan fue controlado por algunos de los empresarios con mayores recursos de la época; por eso, a partir de 1870 casi todas las notas de los periódicos y, sobre todo, las caricaturas y textos de *La Orquesta*, eran sumamente críticas de la empresa. Para entender este cambio de opinión y, sobre todo, para analizar la transformación radical en el tipo de caricaturas que se publicaron, es necesario seguir paso a paso los avatares de este ferrocarril. Por ello, en este artículo se recuperarán estas caricaturas en dos apartados y de dos formas distintas, aunque relacionadas. En primer lugar se describirán los avatares del Ferrocarril de Tlalpan y cómo fueron registrados en caricatura sus principales problemas, para después analizar el cambio de las imágenes desde el punto de vista de su composición y sus aspectos formales.

En la investigación sobre el Ferrocarril de Tlalpan se encontró abundante mate-

¹ Secretaría, *Memoria*, 1866.

rial gráfico (caricaturas, planos, grabados y fotografías) que ya había sido publicado, sobre todo desde preocupaciones y puntos de vista de la historia del arte. Una revisión rápida de estas publicaciones nos daría por resultado que las imágenes de este ferrocarril son incorporadas para referirse a asuntos ajenos a él, ocasionando errores de interpretación en los temas y contextos de dichas imágenes.² Por esta razón es que las propuestas que este artículo tiene acerca de lo que es una caricatura y cómo analizarla para el trabajo histórico, lo que podríamos apuntar como su propuesta metodológica en el tema de las imágenes, aparece en su segunda parte, una vez que se la incorporó, junto a otros documentos, especialmente escritos, para entender el proceso social objeto de este trabajo.

FERROCARRILES Y SOCIEDADES POR ACCIONES. LA PROPUESTA HASTA CHALCO

A mediados del siglo XIX las elites políticas pensaban que la ausencia de ferrocarriles en nuestro país se podía atribuir a las convulsiones políticas, pero, sobre todo, dice la *Memoria* de la Secretaría de Fomento de 1857, “a la falta de patriotismo de muchos de sus ricos habitantes”.³ En vano los gobiernos habían dado privilegios exclusivos para la construcción de ferrocarriles, pues “uno a uno fueron expirando, sin que [...] hubiese dentro ni fuera un

solo capitalista que quisiera poner sus fondos”. Esa es la razón por la que aunque desde “el primer proyecto del señor Arriaga (1830) se tuvo idea más o menos exacta de las ventajas de la obra, los capitalistas encerraban su dinero con triple llave”.⁴

Ese fue el tono de la mayoría de los informes que se referían a los nuevos medios de transporte en su primera época. Por ello se colocaba en igual estima, tanto la construcción del ferrocarril en sí, como la conformación de una asociación de personas que pusieran en juego sus recursos.⁵ Como ya se dijo, cuando efectivamente los ferrocarriles se empezaron a construir, lo hicieron con base en distintos tipos de sociedades por acciones. La más generalizada de estas era la “restringida a unos cuantos socios, basada en relaciones personales [y] en la responsabilidad solidaria e ilimitada”.⁶ El Ferrocarril Mexicano en su primera época (1855-1863),⁷ el de Texcoco,⁸

⁴ Archivo General de la Nación (en adelante AGN) Fomento Ferrocarriles (en adelante FF), vol. 5, exp. 108, y *La Sociedad*, 15 de octubre de 1864.

⁵ Los hermanos Mosso le escribieron al Ministerio de Fomento que uno de sus objetivos, además de construir el ferrocarril, era que en México se estableciera bajo bases de perfecta seguridad el sistema de compañías por acciones. Explicitando que buscaban “conseguir que otras personas, particulares y banqueras, tanto del país como del extranjero, tomen parte en la compañía”. AGN, FF, vol. 4, exp. 97.

⁶ Riguzzi, “Sistema”, 2006, p. 6.

⁷ Chapman, *Construcción*, 1975, p. 64.

⁸ En 1864 la Sociedad de Mejoras Materiales y Morales promovió la construcción de un camino de carriles de madera de la plaza de este pueblo al embarcadero de Santa Cruz, emitiendo 70 acciones con valor de 100 pesos cada una. Un año más tarde, ya funcionando el maderocarril, la estadística de ferrocarriles del imperio informa que sólo se habían empleado 2 200

² Acevedo, “Legado”, 1995, p. 109; Acevedo, *Historia*, 1994, p. 54; Arciniega, “Paseo”, 2005, p. 8; Cosío, *Historia*, 1965, vol. II, p. 273; Ferrocarriles, *Vías*, 1998, pp. 36-39; Ferrocarriles, *Ferrocarriles*, 1994, p. 32.

³ Secretaría, *Memoria*, 1857.

el de Tacubaya⁹ y el de Toluca¹⁰ tuvieron este tipo de sociedades.

Es importante señalar que, independientemente de ese punto común, todas las compañías antes mencionadas tuvieron una mudanza total en un lapso corto. Para acabar de construir el Ferrocarril Mexicano, Antonio Escandón formó en Londres una compañía de acciones distinta, esta vez por suscripción pública, donde el propio gobierno tenía varios millones de pesos como propietario de títulos. Aunque hasta 1877 los recursos de los Escandón fueron los mayoritarios, le siguieron en cuantía los subsidios que otorgó el gobierno, los cuales llegaron a 14 000 000 de pesos.¹¹ El Ferrocarril de

Tacubaya, que inició su vida con la preponderancia del capital y muchos otros recursos (técnicos, y organizativos) de Jorge Luis Hammeken, pasó al control de Antonio Escandón en 1864. Este empresario lo asoció entonces al Ferrocarril de Veracruz y, posteriormente, al tener la propiedad formal del Ferrocarril de Tlalpan en 1876, ambos formaron parte fundamental de la nueva compañía de los Ferrocarriles del Distrito.¹² La única de las empresas a las que se les declaró caduca la concesión fue a la del Ferrocarril de Toluca, pues en 1880 se declaró terminado el contrato con la compañía, por lo que la parte construida de la vía y sus instalaciones pasaron a formar el germen del Ferrocarril Nacional Mexicano, construido por capitales estadounidenses.

Como ya se dijo, en sus inicios todas estas compañías, independientemente de su tamaño, tecnología empleada para construir el camino, fines que persiguieron y un largo etcétera, hicieron un tendido ferroviario teniendo como base una sociedad por acciones con un número de participantes limitado. Por el contrario, aunque existen diferencias entre ambas, el Ferrocarril de Tlalpan y el de Medellín lo hicieron buscando una suscripción popular.¹³ Sin embargo, no se trataba de sociedades por acciones que funcionaran “libremente” en un marco legal coherente: la sociedad por acciones del Ferrocarril de

pesos, colocándose 35 acciones. El *Diario del Imperio*, 24 de abril de 1865, y AGN, FF, vol. 21, exp. 284.

⁹ El camino de hierro de México a Tacubaya se construyó entre 1856 y 1858 por el empresario-constructor Jorge Luis Hammeken, que formó una sociedad por acciones y emitió tres series de títulos en distintas épocas. Hammeken, *Informe*, 1860, p. 4.

¹⁰ Cuando en 1872 el Ferrocarril a Toluca y Cuautitlán ya había tendido sus vías desde la ciudad de México a la lejana villa de Azcapotzalco, la sociedad de acciones tenía 24 miembros, residentes unos en Toluca y otros en la capital del país. AGN, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas (en adelante SCOP), 10/2325. Dos años después, con la vía ya en Tlalnepantla, la empresa había recibido subvención del gobierno y había sido autorizada para organizar una lotería cuyos productos servirían para construir el ferrocarril, aunque informes de la empresa señalan que solamente 12% del dinero recaudado se empleaba para ese fin, quedándose el gobierno con la mayor parte de este juego. AGN, SCOP, 10/103.

¹¹ Chapman dice que bajo el disfraz, la empresa Imperial Railway seguía siendo de Escandón, quien realizó este movimiento como un aislante político. Además de “asegurarse de que si el proyecto fracasaba, la ruina de la empresa no sería la suya propia”. Escandón era el principal accionista y acreedor del

ferrocarril, con 10 000 000 de pesos de intereses en este negocio, situación que lo facultaba legalmente a tomar las decisiones él solo, si así lo deseaba. Chapman, *Construcción*, 1975, pp. 101-103.

¹² AGN, FF, vol. 11.

¹³ El caso del camino de hierro de Medellín resulta un poco más complicado y se retomará brevemente casi al final de este artículo.

Tlalpan dependía totalmente del gobierno y se encontraba sujeta a la aprobación que este hacía de sus estatutos y reglamentos. El gobierno era también suscriptor “de una parte de las acciones, y autorizaban las modificaciones del capital social y de su composición”.¹⁴ A continuación se hará una breve reseña de esta institución desde su nacimiento hasta su liquidación total.

El proyecto de tender un ferrocarril entre las ciudades de México y de Tlalpan estaba presente desde la década de 1830, en un proyecto del conde De la Cortina, pero aunque se autorizaron por lo menos tres propuestas,¹⁵ fue el señor Francisco Arbeu quien “proyectó la construcción del Ferrocarril de Tlalpan, y con su actividad acostumbrada la realizó en corto tiempo, haciendo que se formara una compañía de accionistas de la que fue el alma y el representante”.¹⁶

Hasta donde se sabe, a pesar de que habían participado en empresas famosas y bien aceptadas (la construcción de los teatros Nacional e Iturbide, así como el establecimiento de la navegación a vapor en el lago de Texcoco), ni Francisco Arbeu ni sus socios, los señores Felipe Robleda y Ángel González, eran hombres que se pudieran considerar de la elite de la riqueza en esa época y, antes al contrario, esas empresas los habían dejado mal parados

económicamente y sin posesión del fruto de sus esfuerzos.¹⁷

Existen evidencias de que el señor Arbeu había meditado largamente construir un camino de hierro sin recurrir a las fuentes tradicionales de financiamiento (Iglesia y agiotistas) o, en todo caso, buscando sus bienes y dinero sin comprometerse él mismo. Nos enteramos de ello por las respuestas que el gobierno hacía a sus peticiones. Por ejemplo, en octubre de 1859 el señor Francisco Iglesias del Ministerio de Fomento hacía una exposición exaltada oponiéndose al proyecto de Arbeu y socios para formar el ferrocarril de Tlalpan.

En los tiempos presentes es racionalmente imposible [...] con presentar simplemente el estado exhausto del erario nacional, con sus urgentísimas atenciones [...] las tristes circunstancias políticas que afligen al país, hasta el menos avisado comprende la imposibilidad, la imprudencia, para decirlo de una vez, de asignar 250 000 pesos efectivos y crearse una cuantiosa deuda para la construcción de un camino de fierro.¹⁸

¹⁷ Se encuentra pendiente una biografía de Francisco Arbeu. Los estudiosos del teatro lo afirman, igual los que nos dedicamos a la investigación de las comunicaciones en el valle de México, pues en ambos campos existen referencias puntuales a su actividad.

¹⁸ Argumentaba Iglesias: “Desprenderse el supremo gobierno de 250 000 pesos de las rentas más seguras, cuando no tiene para satisfacer el salario del soldado que milita en campaña, cuando un sinnúmero de acreedores ya de la lista civil ya por otras causas instan constantemente por el pago, y cuando está rodeado de multitud de compromisos dimanados por falta de dinero; no sería obrar con cordura. Crearse el supremo gobierno una fuerte deuda, que al fin tendría que pagarla al avaro agiotista, cuyo infame tráfico habría protegido el mismo gobierno consintiendo en dar bonos para que se vendiesen a precio de plaza

¹⁴ Riguzzi, “Sistema”, 2006, p. 6.

¹⁵ Luego, en 1853, se solicitó una nueva concesión y, una década más tarde, los ingenieros José Ma. del Río y Lorenzo Pérez Castro solicitaron al gobierno “que para formar una compañía para construir un ferrocarril de México a Tlalpan, se les dé 3 000 pesos para hacer el proyecto y trazado”, *Empresa*, 1853 y AGN, FF, vol. 17, exp. 235.

¹⁶ Altamirano, *Obras*, 1987, vol. VIII, p. 83.

En esta “era de los agiotistas” no era extraño que el gobierno accediera a comprometer los ingresos nacionales en diversos proyectos que le propusieran algunos empresarios; aunque en este caso concreto la guerra de Reforma tenía a los bandos en pugna con otras necesidades como para hacerle caso a Arbeu. Al final del documento que contiene la opinión de Iglesias aparece la nota: “Devuélvase el proyecto.” Años después el señor Arbeu insistió en la otra parte de su propuesta, que no detalló el señor Iglesias, y que el empresario definió como unas de “las rentas más seguras” del gobierno. Y es que el empresario había pedido las tres quintas partes de lo que ingresaba al erario por concepto de las alcabalas de pulque; además, en esta ocasión, al son de la moda jacobina de Juárez, solicitó también una parte de “lo que produzca la venta de los bienes del clero”.¹⁹

Cuando el presidente Benito Juárez aceptó participar en el proyecto, de ninguna manera lo hizo comprometiéndolo los recursos que tenía provenientes de las alcabalas de pulque, sino encargándoles a los empresarios vender dos propiedades del clero. De esta manera, parte de los conventos de Porta Coeli y San Fernando fueron vendidos, según Arbeu, con muchos trabajos y a un no muy buen precio.²⁰

hasta el completo de 150 000 pesos, lo cual equivale a empeñar a la nación en una nueva deuda por valor de 1 500 000 pesos, suponiendo que se vendieran los bonos a 10%, que ciertamente no corren a ese precio en la plaza, sino a menos ¿sería prudente, sería sensato tal proceder? Pues estas son las proposiciones que hacen los señores Arbeu y González en el art. 2o. del proyecto.” AGN, FF, vol. 17, exp. 223.

¹⁹ AGN, FF, vol. 11.

²⁰ En una carta a Juárez señalan que solamente obtuvieron 22 000 pesos por ambas propiedades,

Fue este apoyo del gobierno el que determinó la creación de la compañía del Ferrocarril de México a Chalco, nombre inicial de la empresa que se propuso llegar hasta esa fértil región y que lució ese nombre hasta que, por circunstancias que narraremos más adelante, lo cambió por el de compañía del Ferrocarril de México a Tlalpan, que es como la refieren los historiadores. De esta forma, en la concesión para construir el camino, expedida en abril de 1861, se hace referencia en su artículo primero al permiso concedido a los señores Arbeu y socios (la empresa constructora) “para formar una Compañía”, mientras que en el artículo tercero especificaba:

El capital social de la empresa será de 2 000 000 de pesos y se dividirá en 2 000 acciones, cada una con el valor de 1 000 pesos. Estas acciones podrán subdividirse en décimos, con el fin de poner la suscripción al alcance de todas las clases de la sociedad.²¹

LOS MOTORES DE LA EMPRESA

Es interesante mencionar que la singularidad de la suscripción mostrada en la frase “al alcance de todas las clases de la sociedad”, señalado por la concesión, había sido diseñada por Arbeu pues su peculiar compañía por acciones contemplaba desde el principio amplias facilidades para cubrir las exhibiciones de los títulos y de esta forma facilitar que personas con recursos moderados pudieran participar, ampliando de esta manera la base social de su empresa. El periódico *La Orquesta* se ocupó varias veces

Archivo Presidente Benito Juárez García (en adelante ABJ), ms. J 14-2158.

²¹ Gortari, *Memoria*, 1988, vol II, p. 275.

de los accionistas del ferrocarril, en la caricatura “El Ferrocarril de Chalco ha encontrado el mejor de sus impulsos (el dinero)”, podemos ver al señor Francisco Arbeu que es representado como la locomotora que empuja unos carros, mientras que en el papel de leñero (de la energía) están bolsas marcadas con cinco pesos, que representan a los suscriptores de la sociedad de acciones (imagen 1). No es que la participación costara cinco pesos, sino que, hecho inédito, frente a cada título que costaba 100 pesos, la empresa pedía que se cubriera de cinco en cinco, conforme avanzara la construcción del camino.²²

El resultado de esta política fue una larga lista de propietarios de títulos publicada en varias ediciones del periódico *La Sociedad* en la que se incluía al gobierno imperial, un emperador, una emperatriz, el ingeniero constructor, los integrantes del Ayuntamiento de Coyoacán, unos pobladores de las calles por donde pasa el ferrocarril en la ciudad de México y una lista interminable de nombres. Tan sólo la suma de dos relaciones de accionistas dan 118 propietarios de una quinta parte de los títulos emitidos. Al explorar las otras relaciones de propietarios esta situación no se modificaba.²³

²² De los estatutos, autorizados el 7 de agosto de 1862 y publicados en 1865, leemos que su capital social se fijó en 2 000 000, dividido en acciones de 100 pesos cada una, además que, de acuerdo con el artículo 12 de los estatutos, “el valor de cada acción será pagado por vigésimas partes, es decir en exhibiciones de cinco pesos cada una”. Ferrocarril, *Estatutos*, 1865. Años después, cuando se limitó el tendido a la ciudad de Tlalpan y bajó el capital social a la mitad, el precio de cada acción era de 50 pesos. Ferrocarril, *Estatutos*, 1869.

²³ Sistematizando de alguna forma dos relaciones de accionistas dadas a conocer tenemos que en la

La política del gobierno imperial hacia Arbeu y socios fue la misma que la propuesta por Juárez, con la diferencia de que estos sí tenían recursos y pudieron inaugurar la suscripción de títulos de la Compañía adquiriendo las primeras 150 acciones. Además se confirmaron las cantidades entregadas por Juárez por diversos conceptos. Las fuentes indican que el gobierno imperial acordó suministrar 2 000 pesos semanarios al ferrocarril a cambio de acciones.²⁴

El expediente que indica lo anterior denomina a esta entrega “subvención”; sin embargo, es preciso aclarar que el término subvención se refiere a una ayuda sin retribuciones, por ser una obra de interés público y este no es el caso. El Ferrocarril de Chalco jamás fue una empresa subvencionada, porque, como se consigna en la información de archivo, la empresa entregaba acciones por el dinero recibido. Esa es la razón por la que en 1866 el gobierno representara 200 000 pesos en acciones de este ferrocarril.

Así las cosas —aunque quienes se habían suscrito como accionistas del Ferrocarril de Chalco, no habían entregado nada de dinero, excepto el gobierno—, los constructores iniciaron los trabajos con el año de 1865. Fue en el mes de junio de ese año cuando la empresa los llamó a todos

primera aparecen 88 acciones con un sinnúmero de personas que poseen una sola acción, por ejemplo “la niña Sofía Valenzuela, el Pueblo de Almazado de Apam y el Pueblo de Tētlepaje de Apam”. En total 61 propietarios de 88 acciones. Mientras que en la segunda relación, existían 57 propietarios de un total de 76 acciones, observándose que solamente trece personas poseían más de un título. *La Sociedad*, ediciones del 19 de octubre y 4 de diciembre de 1864.

²⁴ AGN, FF, vol. 11.

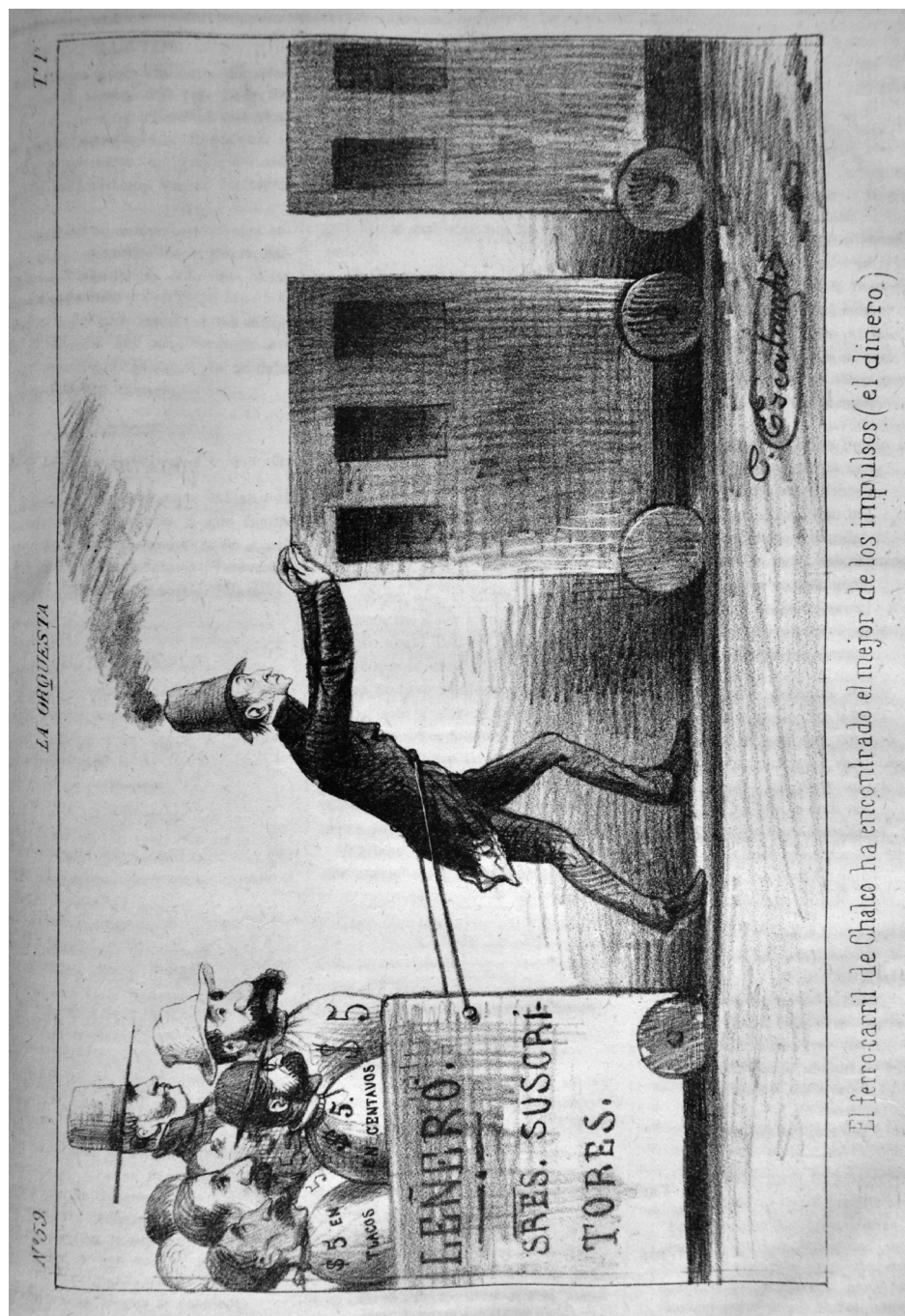


Imagen 1. Constantino Escalante, "El Ferrocarril de Chalco ha encontrado el mejor de los impulsos (el dinero)", *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 23 de junio de 1865.

para que, de acuerdo con los estatutos de la sociedad de accionistas y una vez construida y puesta en explotación una parte de la vía, pasaran a “entregar [...] la cantidad de cinco pesos por cada acción que hayan tomado; en el concepto de que verificada la primera exhibición se entregarán los títulos de sus acciones”.²⁵

La prensa de la época registró la situación anómala, pues la forma de ir cubriendo el pago de las acciones ocasionó que el espectro de accionistas se abriera hacia sectores de la población no ligados a los tradicionales propietarios del dinero. Muchos de los suscriptores eran poseedores de una sola acción y la lista de ellos, publicada en varias ediciones del periódico *La Sociedad*, ocupaba grandes espacios.²⁶ Es por eso que en tono de broma, *La Orquesta* dibujó a los accionistas como bolsas de cinco pesos en tlacos y en monedas de un centavo.

Dos meses después los empresarios habían colocado sus rieles hasta el puente de la Morena, por el rumbo de Tacubaya, e iniciaban el tendido de estos en las calles

de la capital. En ese mes de agosto comunicaron también que había llegado a Veracruz su locomotora, además de que tenían

el honor de avisar al público que están ya contruidos y en vía de explotación más de una y media legua de este camino, y en consecuencia invitamos a los señores suscriptores a que verifiquen la segunda exhibición que deben hacer conforme al artículo 12 de los estatutos. Deberán pues, remitir a la oficina de la dirección en esta capital, o de las agencias de los departamentos, CINCO PESOS por cada acción que hayan tomado y presenten en las mismas oficinas los títulos de las acciones, para que se haga en ellas la anotación correspondiente. Esta empresa da las gracias a los señores accionistas por la puntualidad con que acudieron a su primera invitación, y esperan que responderán del mismo modo a la presente.²⁷

La prensa no hacía sino alabar a los empresarios al constatar que era “la primera vez que se cumple en México” la promesa de construir de una forma tan expedita.²⁸ El anuncio en el que la empresa llamaba a los accionistas a cubrir la segunda exhibición de sus títulos terminaba con un tono de orgullo, felicitándose a sí misma y

²⁵ Arbeu y socios exaltaban los alcances de su obra al señalar que el trabajo (de empresarios y accionistas) daría frutos porque “está llamada a dar movimiento y vida en numerosas poblaciones cercanas a la capital, explotando sus recursos y mejorando física y moralmente las condiciones de sus habitantes”. Aunque también haría un gran servicio a la nación porque la obra “serviría de estímulo y ejemplo [...] daría impulso en México al espíritu de asociación y de empresa, que ha sido manantial de bienes para las naciones”. *Diario del Imperio*, 17 de junio de 1865.

²⁶ La prensa y algunos informes del Ministerio de Fomento hicieron mención de que muchos de los accionistas de este camino eran “gente pobre”, pertenecían a “las clases más desprotegidas de la sociedad”. *La Sociedad*, edición del 20 de junio de 1866, y AGN, FF, vol. 13, exp. 185.

²⁷ *Diario del Imperio*, 10 de agosto de 1865.

²⁸ “La primera vez que en México se acomete una obra de la magnitud del Ferrocarril a Chalco sin pedirle un centavo adelantado a nadie, pues los accionistas al dar cinco pesos por cada acción, en las veces que se les ha pedido, no hacen más que pagar la parte del camino construido ya, estableciendo un precedente de los más ventajosos al desarrollo entre nosotros del espíritu de asociación.” *La Nación* del 11 de octubre de 1865.

a los habitantes de la capital y de sus inmediaciones, al gobierno imperial y al país entero, porque se trata de una empresa mexicana, con cuyo triunfo están asociados los grandes intereses materiales y los más nobles sentimientos patrióticos.²⁹

Más adelante *La Orquesta* vuelve al tema del Ferrocarril de Chalco combinándolo con la crítica al resultado de las políticas liberales. En “Cada cual a su negocio” (imagen 2), se ve a tres personajes contemplando dos cuadros. En el de la izquierda aparece el propio Francisco Arbeau que fue representado como una especie de cochero que controla una locomotora-caballo; este cuadro es admirado por una persona a la que Escalante le colocó el rótulo de “accionista” en su sombrero y que al grito de “¡viva el progreso!” favorece la obra del Ferrocarril de Chalco. En la parte derecha una persona que nos da la espalda y el señor Limantour aparecen como espectadores de un cuadro en el que un bote de dinero con la leyenda “desamortización” es derramado por un grupo de personas. Las manos y mirada de Limantour y las del otro personaje, al grito de “¡viva la Reforma!”, se orientan hacia el dinero que derrama el bote. Es decir, “cada cual a su negocio”, los especuladores apropiándose de las propiedades malbaratadas por el gobierno, mientras que otros sectores favorecerían las comunicaciones férreas.³⁰

Al siguiente año, después de que *La Orquesta* publica un anuncio en el que se

debe pagar la cuarta exhibición de las acciones,³¹ insiste con un cartón en la idea de que los “verdaderos motores de la empresa del Ferrocarril de Chalco eran los suscriptores”, añadiéndole ahora un par de bolsas con la leyenda “subvención”, lo cual es una idea errónea del caricaturista (imagen 3).³²

En este concierto unánime nadie dudaba de la confiabilidad de los empresarios, sin embargo las cosas no eran perfectas en lo que respecta a los accionistas, pues desde que se les requirió para hacer la primera aportación, había personas que no la cubrieron. Por ello Arbeau les llamó a los pocos que todavía no han recogido sus títulos por no haber entregado los primeros cinco pesos, que se apresuren a verificarlo cuanto antes, para que no se les junten unas exhibiciones con otras. Era 1865, el imperio se veía firme, con apoyo europeo y la guerra lejos, por lo que la situación no parecía tan difícil para la población, pero probablemente existieron problemas en algunas personas que calcularon tener dinero para cubrir sus exhibiciones y no lo pudieron hacer, o se trataba de personas que se inscribieron como accionistas sin tener un compromiso real de cumplir con las aportaciones. Esta situación se mantendrá en los siguientes años y se agudizará cada vez que la guerra o las dificultades políticas hacían inestable la situación social.

En estas circunstancias, entre el inicio de la construcción del ferrocarril y la puesta en circulación de los trenes hasta

²⁹ *La Orquesta*, 6 de septiembre de 1865.

³⁰ La interpretación de Esther Acevedo sobre esta caricatura es que “lo que se obtenía del remate de los bienes nacionalizados se invertía en el desarrollo de las comunicaciones”. Acevedo, *Historia*, 1994, pp. 53-54.

³¹ *La Orquesta* del 13 de enero de 1866.

³² En la pieza que aquí se comenta, la alusión al Ferrocarril de Chalco es secundaria; el tema de la imagen es Sebastián Pane y, al parecer, la frivolidad en el teatro. Véase *La Orquesta* del 28 de febrero de 1866.

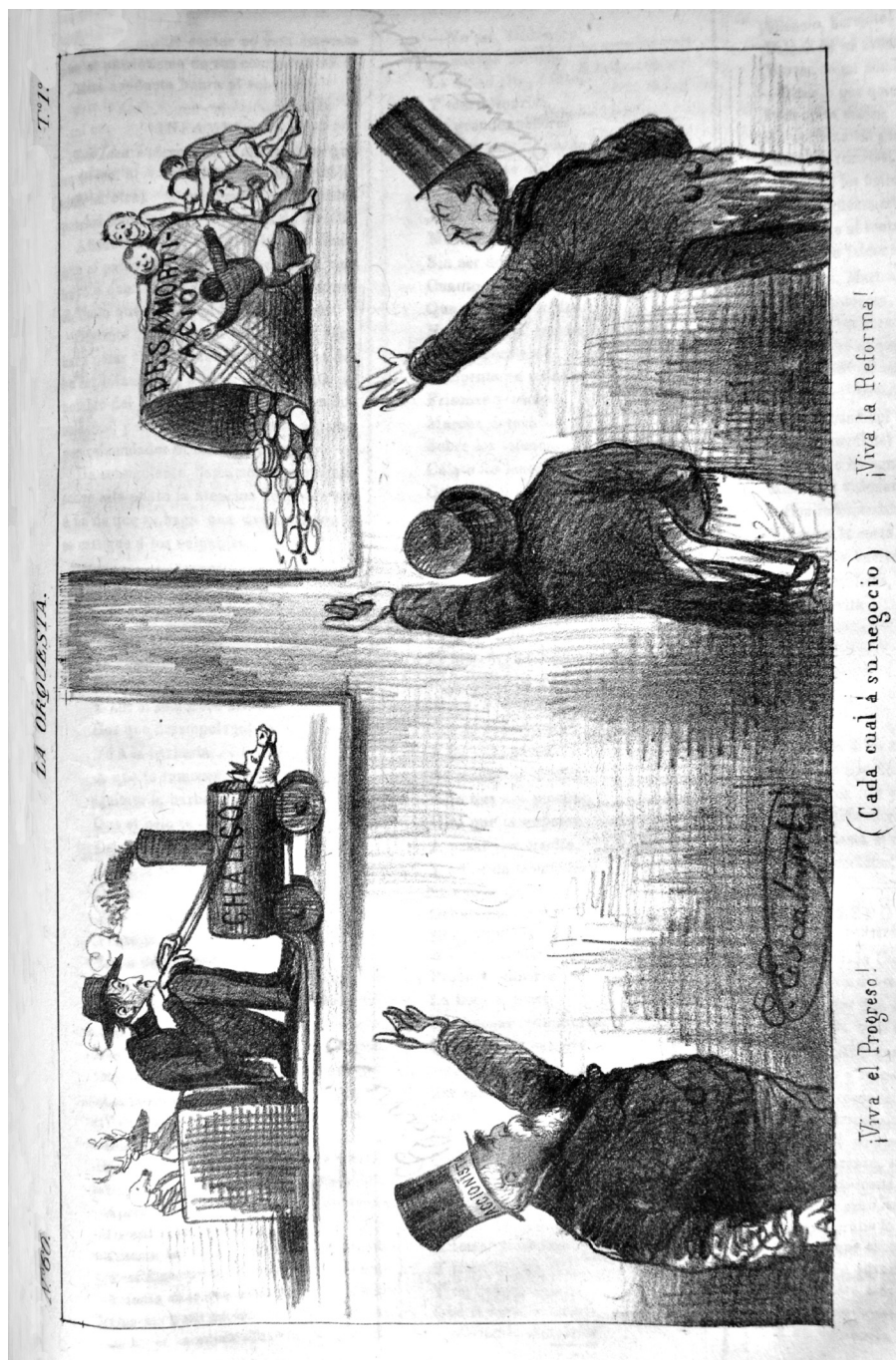


Imagen 2. Constantino Escalante, "Viva el Progreso (Cada cual a su negocio) ¡Viva la Reforma!", *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 28 de junio de 1865.

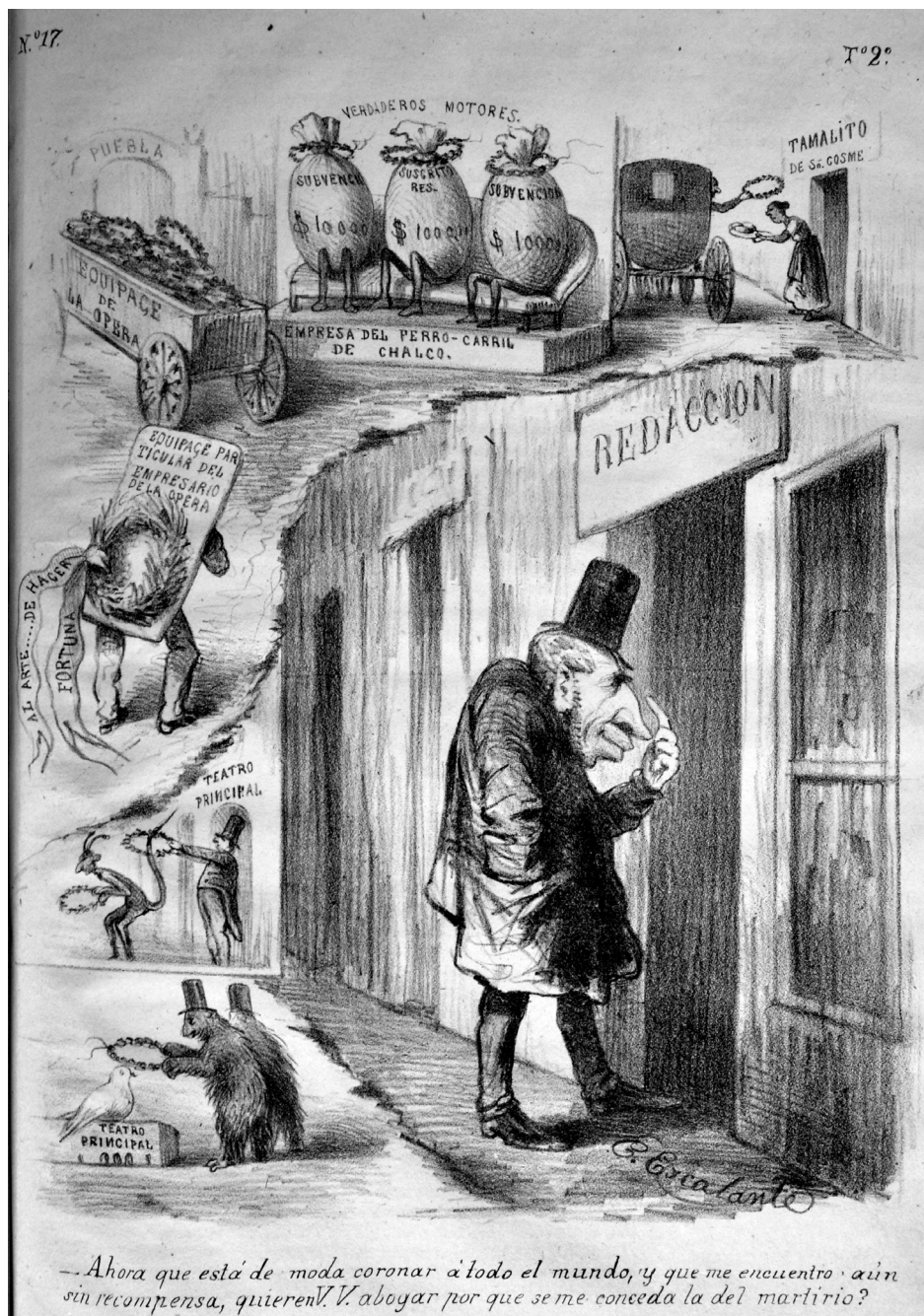


Imagen 3. Constantino Escalante, “—Ahora que está de moda coronar a todo el mundo, y que me encuentro aún sin recompensa, quieren V.V. abogar por que se me conceda la del martirio?”, *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 28 de febrero de 1866.

San Ángel, los empresarios sortearon sus dificultades económicas por tres medios: 1) las cantidades suministradas por los accionistas, incluyendo aquí el dinero entregado regularmente por el gobierno imperial; 2) los escasos ingresos provenientes de los pasajes, una vez que se puso en circulación el tramo de México a Tacubaya (el 18 de octubre de 1865) y el de Mixcoac (25 de febrero de 1866), y 3) porque contaron con el instrumento más poderoso de la moderna economía: el crédito, palanca del progreso que, como sabemos, funciona con “pequeños intereses” y mientras existan condiciones para garantizar el pago de los créditos y el interés que, como en muchas ocasiones, rápidamente supera el monto de lo solicitado a crédito.³³

La empresa no había entregado dividendos a sus accionistas, pues los gastos de la construcción y explotación del camino eran mucho mayores a los ingresos obtenidos por el servicio que empezaba a prestar. Funcionaba debiendo grandes cantidades a varias personas, pero el crédito financiero puesto a su favor “no tenía límites” según expresaba el propio Arbeu. La actitud de accionistas y contratistas evidenciaba la confiabilidad hacia Arbeu y socios.³⁴

Además, aunque el plazo para terminar el tendido de la línea hasta Tlalpan había fenecido nadie reparó en esta circunstancia; los empresarios eran famosos y confiables. Tenían una compañía en la que participaban como socios los emperadores y, aunque tal vez a un ritmo más

lento de lo esperado, construían uno de los pocos caminos de fierro del país. Eran el centro de atención en las grandes fiestas en las que participaban la corte imperial y lo más selecto de las elites. Cuando el camino avanzaba, a las fiestas llegaban vecinos de pueblos cercanos y hasta de localidades no tanto, solamente para ver el funcionamiento de la locomotora, así como para admirar a los empresarios que habían hecho posible tanto portento.

En esta envidiable situación a los empresarios les faltaba lo mejor. La inauguración del tramo de vía que conectaría con el pueblo de San Ángel fue programada para coincidir con el cumpleaños de su majestad la emperatriz. Se cruzaron apuestas para medir si la empresa era capaz de cumplir; la expectativa era enorme. Los empresarios fomentaron las apuestas jugándose mil pesos y ganaron: la cita de inauguración y fiesta de cumpleaños se verificó el 7 de junio de 1866. Al presentarse el tren a la vista de la población el aire se pobló de cohetes arrojados por los vecinos, las campanas de la parroquia sonaron movidas por la multitud y varias bandas de músicos de los alrededores tocaron a competencia piezas escogidas.

El emperador pronunció el discurso siguiente, que fue acogido con las más entusiastas muestras de adhesión: señores con particular gusto presido esta fiesta en un día tan simpático a mi corazón, pues cada legua de ferrocarril que estrenamos es un paso más hacia la prosperidad y grandeza de la nación, cada hecho conseguido de esta manera feliz, y pacífica vale más que lisonjeras utopías y vanas palabras [...] en un país esencialmente democrático como el nuestro, las líneas férreas y eléctricas son los verdaderos y dura-

³³ Como veremos más adelante, en medio año la cantidad que adeudaban Arbeu y socios superó por concepto de intereses en más de 100% el monto de lo que habían solicitado.

³⁴ *La Sociedad*, 20 de junio de 1866.

bles lazos que unen los lugares [...] felicitemos pues a los señores empresarios.³⁵

EL INICIO DEL DECLIVE

Pero bajo la algarabía se estaba gestando la ruina de la empresa. Entre los primeros síntomas se observa la campaña que la prensa inició criticando el servicio del ferrocarril, lo que se combinó con la visión liberal a la que le disgustaba el uso festivo de estas “modernas vías de comunicación”: viajes regulares a los lugares en los que se realizaban juegos de naipes, corridas de toros y otros más (imágenes 4 y 5).

Aunque lo más grave era la deuda que los empresarios contraían con distintos personajes. El más importante de ellos era Nathaniel Davidson, contratista representante de las casas comerciales inglesas, que les había suministrado material y que a cambio aceptaba cantidades semanales que Arbeu y socios le “daban religiosamente de lo aportado por el gobierno”.³⁶ Davidson aceptó también suministrar una locomotora a cambio de acciones de la compañía. Total que el contratista otorgaba bienes y servicios a crédito y recibía de Arbeu y socios: 1) acciones de la compañía (es decir, derechos sobre ella); 2) 6% del total de los gastos realizados en la adquisición y transporte del material hasta Veracruz como comisión, y 3) una cantidad que imperceptiblemente ascendía, producto de los intereses del crédito otorgado al Ferrocarril de Chalco.³⁷ Dos años después de haberse iniciado efectivamente

la construcción del camino, el señor Davidson se había vuelto un accionista de mucho peso en la sociedad por acciones.

Junto a esta situación, que avanzaba discretamente, se presentaron varios incidentes en los que la empresa se vio enfrentada con las autoridades. En particular un estrepitoso accidente —en el que salieron heridos el embajador de Italia en el imperio mexicano y un médico del ejército francés— originó un intercambio de notas con prefecturas, ministerios y el comandante en jefe del cuerpo de ejército francés en México, el mariscal Bazaine. Este último, criticando lo que llamó la impotencia de la administración imperial sentenció: “yo me considero con el derecho, bajo el punto de vista militar, para oponerme a la circulación de las locomotoras de Chalco que dañan la libertad de las comunicaciones alrededor de la Ciudadela”.³⁸

La empresa protestó y se sucedió un intercambio de notas con tonos agrios; en una de ellas el emperador señala que Bazaine no debe tener ninguna injerencia en estos problemas. Aunque el mariscal retiró sus guardias del paseo, no olvidó el suceso, como lo atestiguan las persistentes notas que quedaron en los archivos en las que oficiales de sus legiones reportaban las “ineficiencias” de la compañía de Chalco. Un año más tarde y anunciado ya el retiro de las tropas francesas, el tono de las críticas hacia la intervención de Bazaine en el ferrocarril suben de color, “la tiranía y mala voluntad del mariscal”, dicen de él los integrantes del consejo privado de Maximiliano, refiriéndose a las medidas que ejerció para evitar el paso de las locomotoras.³⁹

³⁵ *El Cronista de México*, 28 de junio de 1866.

³⁶ Dinero que aparece reportado regularmente en las cuentas de la empresa. AGN, FF, vol. 12, exp. 179.

³⁷ AGN, FF, vol. 11, exp. 2.

³⁸ AGN, FF, vol. 12, exp. 178.

³⁹ Por esta razón los ánimos se iban caldeando. La empresa contaba ya con la animadversión del jefe del

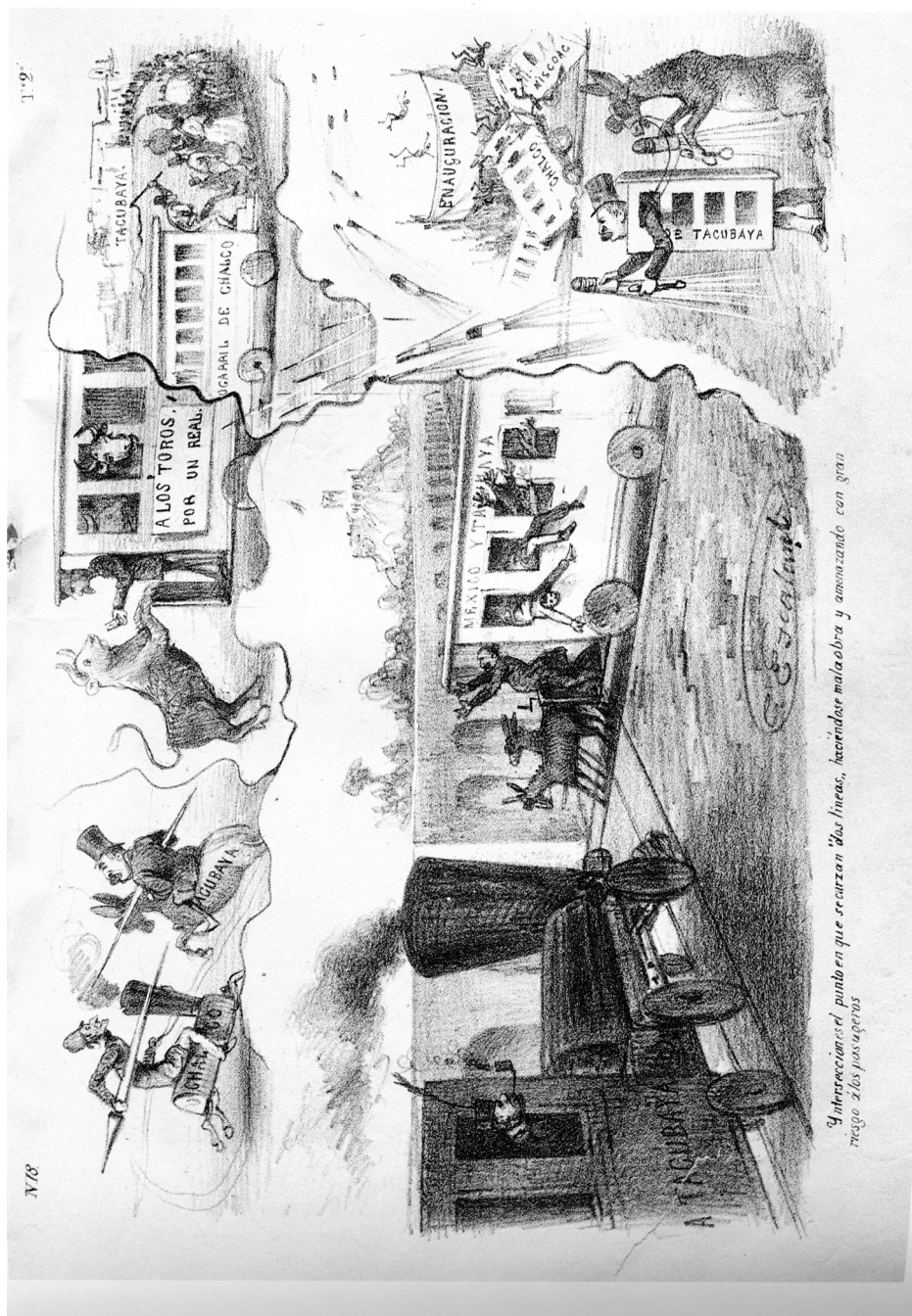


Imagen 4. Constantino Escalante, "Intersección es el punto en que se cruzan 'dos líneas', haciéndose mala obra y amenazando con gran riesgo a los pasajeros", *La Orquesta: Periódico Ominiscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 3 de marzo de 1866.



Imagen 5. Constantino Escalante, “—Conque en San Ángel se juega ¿no es verdad? —Señor redactor, yo podría apostar mi cabeza a que allí no se juega, se hace de veras”, *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 30 de junio de 1866.

En otro frente, el ingeniero Vicente Ortigosa, hasta el 16 de diciembre de 1865 inspector del gobierno en el Ferrocarril de Chalco, renuncia a sus funciones y recomienda que los empresarios deben entregar el camino a los accionistas, “como una medida para que aumente el número de accionistas y se fomente el espíritu de asociación y que se les declare caducidad a los constructores, pues ha vencido el plazo para llegar a Tlalpan”.⁴⁰ En enero del siguiente año, después de que el Ministerio de Fomento expresara que para colgarle a un ingeniero el título de inspector del ferrocarril debería cubrir las cualidades de honradez, inteligencia y una gran actividad y energía, decide que la persona idónea para tal puesto es el ingeniero Pascual Almazán.⁴¹

Y las esperanzas puestas en Almazán no fueron vanas. Inmediatamente se dejaron venir observaciones y comentarios en todos los aspectos de la construcción, administración y explotación del Ferrocarril de Chalco. Que si los frenos y su relación con el intenso servicio prestado por

los trenes; que si el agua suministrada a las locomotoras debería tener tales y no otras características; que cómo se limpiaban los tubos de las calderas, etc., etc.; por cierto que aunque sus comentarios eran críticos de acciones y decisiones de la empresa, alguien al interior del Ministerio de Fomento no estaba a gusto con sus opiniones. El ingeniero veía cosas a mejorar en un ambiente en el que los caminos de fierro, sus trabajadores y mucho del equipo que los circundaba tenían defectos previsibles. Cuando Almazán decía “recomendación”, el Ministerio de Fomento sentenciaba “multa”.

Así las cosas llegamos al informe general que a petición de Manuel Orozco y Berra, funcionario del Ministerio de Fomento, presentó Pascual Almazán el 4 de mayo de 1866. En este documento se hacía un recuento de fallas y defectos en la construcción del ferrocarril, pero, más importante, también se demostraba la inviabilidad del tendido hasta el pueblo de Chalco. En ningún punto del informe de Almazán achaca las dificultades del ferrocarril a la incapacidad, deshonestidad o a cualquier otra circunstancia atribuible a los empresarios. Se trataba de reformular los términos para que estos siguieran al frente del negocio y la construcción del camino. Las propuestas finales de este informe eran: 1) declarar la caducidad de la concesión; 2) hacer una nueva donde se señalará que sólo se construiría de la ciudad de México a Tlalpan; 3) definir la cantidad de 650 000 pesos como un fondo social para llevar adelante este trabajo; 4) precisar detalles de construcción y dotación de material; 5) la división de utilidades del negocio por mitad, entre empresarios y accionistas debe terminar el último de mayo de este año, asignando los divi-

ejército, la Prefectura Política del Valle de México y los ayuntamientos de México, Tacubaya y Coyoacán. Además, al interior del Ministerio de Fomento se discutían diversos aspectos de la política ferrocarrilera del imperio, saliendo a relucir insistentemente el de Chalco. AGN, FF, vol. 13, exp. 190.

⁴⁰ AGN, FF, vol. 12, exp. 174.

⁴¹ En este trabajo se menciona a varios ingenieros que ocuparon puestos administrativos y realizaron trabajos a cuenta del Ministerio de Fomento, pero Almazán, junto a Santiago Méndez, ingeniero del Ferrocarril de Tlalpan, son dos de los más importantes que realizaron diversas obras de ingeniería a la par que escribieron los primeros manuales sobre ferrocarriles en México. Recuperar la vida y obra de los ingenieros mexicanos de esta época, es otra de las muchas tareas pendientes.

dendos todos a los poseedores de títulos y recompensar a los señores Arbeu y socios con 1 000 acciones, al menos, como remuneración a sus trabajos; 6) redactar nuevos estatutos, y 7) si los empresarios no están de acuerdo, llamar a junta de accionistas.⁴² Al remitir su propia opinión al Consejo de Ministros, Manuel Orozco y Berra, citando el contenido del informe de Almazán, escribió:

Mientras la mitad de los productos sean para los empresarios es evidente que su interés les ha de hacer inventar todo [tipo] de movimientos para terminar, supuesto que llegado este caso, se acaba el provecho entregando el tramo a los accionistas. Este abuso se debe corregir [...] Propuestas para corregir la situación: 1. Ha caducado la concesión [...] 2. Los señores Arbeu y socios no representan en la compañía otro capital que el que justifique [haber gastado] [...] 3. Intervención en la empresa [...] 4. Entregar el camino a los accionistas [...] 5. Nombrar administrador y junta directiva [...] 6. Los señores Arbeu y socios proseguirán en la administración de la vía [...] Si no quieren intervención, el ministro de Fomento se encargará de la administración por medio de sus ingenieros.⁴³

Pero eran los días de la coronación con flores, la celebración del cumpleaños de la emperatriz, apuestas gustosas sobre el cumplimiento de los empresarios, de discursos donde el emperador y autoridades municipales de San Ángel felicitaban a

los empresarios por su contribución al establecimiento de lazos duraderos en nuestro país. Mientras que estos respondían agradeciendo “la presencia de vuestra majestad en la inauguración hasta Tacubaya, la del ministro de Fomento en la de Miscoaque y la muy reciente y por siempre memorable del emperador y la emperatriz en San Ángel”.⁴⁴ Por lo que no existió ninguna opinión del Consejo de Ministros sobre la incautación de la compañía hasta el 17 de junio, diez días después de la inauguración de San Ángel. Entonces escribió el señor comisario del cuartel:

A las doce del día de hoy tuve noticia de que frente a la alberca Pane había ocasionado varias desgracias el Ferrocarril de México a Chalco [...] la locomotora chocó contra la plataforma del primer vagón de segunda clase, viniendo por consecuencia la muerte del referido Rosas y las demás desgracias que dejo indicadas, quedando dicho vagón muy maltratado y la máquina descompuesta.⁴⁵

Ese mismo día el emperador acude a la diputación e interroga a los heridos sobre los hechos, acordando con su secretario, el señor don Francisco Villalobos, que se practique una averiguación sumaria y se designe un interventor.⁴⁶ Horas después del accidente se reúne el Consejo de Ministros y aprueba las proposiciones de Orozco y Berra. La compañía es intervenida y la concesión suspendida. Los empresarios protestaron y evidenciaron

⁴² “Algunos defectos de la vía provienen de la economía con que se ha procedido a la construcción [...]. Los empresarios han manejado los fondos con todo escrúpulo y parsimonia”, decía Almazán. AGN, FF, vol. 12, exp. 185.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ ABJ, ms. J 14-2158.

⁴⁵ Archivo Histórico del Distrito Federal (en adelante AHDF), vol. 1038, Ferrocarriles en general, exp. 7.

⁴⁶ Maza, *Colección*, vol. 1, p. 503.

que no era posible calificarlos un día como héroes-empresarios y otro sacar a relucir compromisos incumplidos y mala construcción del camino. La posición de los empresarios la podemos encontrar en el periódico *La Sociedad*, donde además exhiben al *Diario del Imperio* que había publicado “El Ferrocarril de Chalco, obra popular, delicia y esperanza de los habitantes de la capital y del valle”.⁴⁷ Pero hubo alguien más espantado con la determinación del imperio, el señor Davidson, quien escribió a las autoridades:

Teniendo yo grandes y muy fuertes intereses en la empresa del Camino de hierro de Chalco, [...] en mi nombre como en el de multitud de accionistas por cantidades pequeñas suplico a vuestra majestad ilustrísima tenga a bien suspender la entrega del camino. En caso de que no tenga a bien acceder [...] se sirva ordenar que se me permita una injerencia directa con el señor interventor del gobierno, [...] no debe pasar a manos extrañas una propiedad legalmente adquirida por mí y por los demás accionistas, esta medida me causó mayor impresión por ser yo el agente de comerciantes residentes en Europa y no el dueño directo de los intereses que están a mi cargo.⁴⁸

El ingeniero Pascual Almazán fue nombrado interventor del Ferrocarril de Chalco y una vez en su papel de encargado de la compañía informó al Ministro de Fomento:

para que vuestra excelencia forme un juicio exacto del estado actual de la administra-

⁴⁷ *La Sociedad*, edición del 22 de junio de 1866, suplemento.

⁴⁸ AGN, FF, vol. 12, exp. 185.

ción, creo oportuno añadir [...] la diferencia entre los créditos a cargo de la compañía y su pequeño fondo pecuniario no proviene de mala versación, sino de no haber bastado la exhibición de los accionistas para cubrir los compromisos contraídos para la construcción de la vía.⁴⁹

A continuación propuso la suspensión de la construcción del camino,

pues el débito que se tiene con el señor Davidson es bastante fuerte. Con los datos que se disponían en el Ministerio de Fomento se calculó la deuda con este señor en 40 087 pesos con 25 centavos hasta el 4 de mayo, pero el acreedor informó que producto de los intereses mercantiles [...] resultó en más de 90 000 pesos.

Las tareas más urgentes eran evitar que los accionistas suspendieran el pago de sus exhibiciones y convenir con el señor Davidson los términos para el pago de la deuda de la empresa “en términos que aquella pueda cubrir y el acreedor aceptar”. Proponiendo además la subsistencia de la compañía y la protección de los accionistas menos fuertes pues “las acciones representan los ahorros y esperanzas de personas generalmente poco acomodadas” que difícilmente han culminado la segunda exhibición, mientras que otros ya la han pagado en su totalidad.⁵⁰

EL DUEÑO DEL COCHE EN LA TABLITA

Inmediatamente después del accidente los periódicos indagaron sobre las causas del

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ *Ibid.*

percance. En los diarios de esos días se pueden leer multitud de hipótesis o especulaciones sobre el particular: que si el maquinista estaba ebrio, que si la culpa era de una palanquita en mal estado; otros opinaron sobre la mala construcción del camino, unos más que la impericia del conductor era la causa, pero poniéndose todos de acuerdo en que la empresa era responsable. Días después se produce un curioso cambio en la opinión periodística al conocerse la intervención de la empresa y el encarcelamiento del conductor.

Los periódicos *La Sociedad*, *La Ere*, *La Estafette*, *El Cronista de México* y otros se pronuncian en contra del desposeimiento del ferrocarril a sus dueños.⁵¹ Pero si uno de los argumentos fuertes de la polémica era la volubilidad del emperador, *El Diario del Imperio* achacaba lo propio a los órganos informativos contrarios. En dos ediciones en que este diario se ocupó del caso, expuso:

sobre todo es bien extraña la polémica periodística [...] olvida las muchas quejas que los mismos periódicos han denunciado al gobierno y al público contra la empresa [interpretando hoy] las causas de la deter-

⁵¹ *La Sociedad* publicó un artículo titulado “Los empresarios de Chalco” que es una lacrimosa reseña donde un viejo (Arbeu), un ciego (Ángel González) y un joven (Felipe Robleda) habían hecho todo por el bien de la nación y sus vías de comunicación. En especial se refieren a Robleda que “atormentado por la ilusión de hacer un ferrocarril en su patria dedicó toda su vida a las obras [...] todo lo que ha leído, todo lo estudiado, ha sido sobre ferrocarril”. Completaba el equipo “el ilustre director del camino, el ingeniero don Santiago Méndez [...] que gustaba de oír la opinión de los empresarios, esos hombres a los que el emperador felicitó llamándoles hombres valientes y dándoles gracias en nombre de la nación”. *La Sociedad*, edición del 25 de junio de 1866.

minación del gobierno para que el vulgo las comprenda de la manera más desfavorable.⁵²

Después señala la situación legal de los empresarios, pues conforme la concesión y los estatutos, “los señores Arbeu y socios no son los propietarios del camino [...] no los que han puesto capital alguno para hacerlo, sino sus constructores, sujetos a determinadas condiciones”. Para argumentar los “fundamentos científicos” de la determinación, este diario pasó a describir el contenido del informe de Almazán (sin mencionar las propuestas que hizo como parte de su informe) y concluye: “fue una coincidencia el que la decisión se dé después del accidente [...] los motivos fueron asegurar a los accionistas y proteger una obra pública”.⁵³ De esta forma, el gobierno les respondió que fue por ellos, por las quejas de los periódicos, que hizo lo que hizo, poner a “El dueño del coche en la tablita” (imagen 6).

El 3 de julio de 1866 *La Orquesta* publicó una caricatura con este título en la que podemos ver un tren del Ferrocarril de Chalco y a dos de sus tres socios. Uno de ellos, Ángel González, se encuentra apesadumbrado sentado en el estribo de un vagón de segunda, en el momento en el que, al parecer, uno de los empleados le está solicitando su boleto. En el segundo plano se distingue una locomotora y en su chimenea sobresale la cabeza de Arbeu quien sopla humo con la expresión: “PUFF!!” *La Orquesta* señala sobre esta caricatura: “Los que se han puesto delante la suerte los pone atrás.” Sin embargo, un detalle en el dibujo que se hizo de Ángel Gonzá-

⁵² *Diario del Imperio*, edición del 28 de junio de 1866.

⁵³ *Ibid.*



Imagen 6. Constantino Escalante, "El dueño del coche en la tablita", *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 3 de julio de 1866.

lez muestra la circunstancia que los salvó de la situación, pues mientras sostiene su rostro con una mano, con la otra sostiene un ejemplar del diario *La Sociedad*, el cual se encuentra plagado de notas sobre las desgracias ocurridas al Ferrocarril de Chalco.

Ese periódico, lo mismo que *El Cronista de México*, publicó notas que apoyaban a los empresarios. Este último publicó el 26 de junio lo que llamó la opinión generalizada de prensa y ciudadanos:

deplorable, la palabra apenas expresa [la actitud del Gobierno]. Se puede observar una explosión unánime; amigos y adversarios de la compañía se han unido súbitamente en la expresión a favor suyo. Por el accidente [...] la empresa no puede ser reo de muerte y a la muerte es a lo que el señor Somera [ministro de Fomento] los ha condenado.⁵⁴

El gobierno argumentó y dio garantías a accionistas y usuarios del ferrocarril pero la polémica periodística siguió en sus trece. Ahora no sólo daba su propia opinión, sino que reproducía (o fomentaba) representaciones de vecinos de diversas localidades que pedían la devolución “de la dirección y administración del ferrocarril a la compañía de Chalco”. La cosa no pintaba bien para el gobierno, pues si al principio se criticaba al ministro Somera su actuación, después se pasó a enjuiciar al “gobierno que sustituía tribunales”. En estas circunstancias el ministro de Gobernación, Salazar Ilarreguí, escribió:

Permítame vuestra majestad que le hable con toda la franqueza que debo. De cuantas providencias haya tomado el gobierno de

vuestra majestad ninguna ha sido más impopular que la dictada contra la empresa de ese camino.⁵⁵

Sin tardanza el Consejo de Ministros acordó por unanimidad que se devolviera el Ferrocarril de Chalco a Arbeu y socios.⁵⁶

Pero la compañía no pudo seguir lo suyo. El poder de Davidson aumentaba. Maximiliano decidió que se cubriera la deuda con este contratista entregándole 100 000 pesos en acciones de la compañía del ferrocarril (obteniendo así lo que le adeudaban más 150% por concepto de intereses y comisión por riesgo de la operación). Davidson además se había dado cuenta de la vulnerabilidad de los empresarios y, una vez más, el azar se puso en contra de Arbeu y socios. Se formó una comisión que tendría influencia en las decisiones de la empresa, la cual estaría integrada por tres personas: un representante del gobierno, el de los empresarios y uno electo por los accionistas. La decisión de los poseedores de títulos recayó en el señor Santiago Méndez, pero

el señor Méndez tomando la palabra [en la asamblea de accionistas]; manifestó que agradecía la muestra de confianza que le daba pero que le era imposible admitir ese honor porque siendo el ingeniero de la empresa, un principio de delicadeza así lo prescribía.⁵⁷

⁵⁵ AGN, FF, vol. 13, exp. 185.

⁵⁶ Lo cual sucedió con las siguientes proposiciones tomadas el 31 de julio de 1866: 1) se prolonga por diez meses el plazo para la construcción de México a Tlalpan, 2) se devuelve todo a Arbeu y socios, 3) el tramo San Ángel a Tlalpan lo construirá a satisfacción del Ministerio de Fomento, y 4) el 1 de junio de 1868 se entregará el camino a los accionistas. *Ibid.*

⁵⁷ AGN, SCOP, exp. 3/82.

⁵⁴ *El Cronista de México*, edición del 26 de junio de 1866.

Al rechazar Santiago Méndez el cargo la denominación recayó en el señor I. Madrid, quien no bien lo habían nombrado se puso de acuerdo con el señor Davidson para hacerse del control de la compañía.

Para completar el cuadro, sucedió que el nuevo ingeniero inspector del ferrocarril nombrado por el gobierno, el señor Reynols, adoptó una actitud beligerante hacia Arbeu y socios criticando sus proyectos de construcción. Alentado por los accionistas de más peso, Reynols también se inmiscuyó en la administración de la empresa, declarando que Arbeu y socios estaban en bancarrota económica (juicio del que después se tuvo que retractar) y emitiendo opiniones sobre la sociedad de acciones favoreciendo a Davidson y Madrid, quienes, según su juicio, representaban la mayor parte del capital invertido en el ferrocarril y que además habían llegado estas buenas personas a la atinadísima idea de proponerlo como miembro de la comisión (representando al Gobierno, por supuesto).⁵⁸

¿DÓNDE ESTÁN LOS ACCIONISTAS DEL FERROCARRIL DE CHALCO?

Fuera por sus nada delicadas opiniones hacia la empresa o porque su sueldo era más alto que el de otros ingenieros del Ministerio de Fomento, el caso es que rápidamente el señor Reynols se quedó sin trabajo.⁵⁹ Después Carlota se fue a Europa y Maximiliano al cerro de las Campanas para que Manet le hiciera un famoso cuadro. Y aún sonaban los aplausos y vivas a Benito Juárez por su restauración de la

república cuando los señores Davidson, Barrón, Madrid, Landa Arroyahe y otros pidieron al gobierno una junta de accionistas para ajustar cuentas con los empresarios. En esta ocasión, además del sonsonete de mal construido, mal servicio y fenecimiento del plazo acordado para llegar al Tlalpan, todo lo cual debería justificar la suspensión de los empresarios en la construcción de la obra, los autonombados representantes de los accionistas acusaron a Arbeu y socios de colaboradores del imperio.⁶⁰

En respuesta Arbeu dirige una carta a Juárez y oficios al Ministerio de Fomento explicándole los contratiempos que ha sufrido su obra: les quemaron puentes, levantaron la vía, les robaron durmientes, además de que los ejércitos y gobiernos contendientes les habían prohibido la libre circulación de sus trenes. Y en medio de todos estos trastornos la compañía tenía que adquirir a mayor precio pasturas y combustible, a la vez que tuvo que pagar los sueldos de los operarios en contrato aunque no hubiera servicio. En una carta personal al presidente Juárez, Arbeu le afirmaba:

ni por un momento creí nunca que pudiera aclimatarse el imperio [...] me parecía un sueño o una escena teatral, empecé la obra que no solamente sería útil cuando llegue a San Agustín [Tlalpan], sino que lo es desde

⁵⁸ AGN, FF, vol. 13, exp. 195.

⁵⁹ *Ibid.*, exp. 186.

⁶⁰ Se aportaron como prueba los documentos en poder del Ministerio de Fomento en los que se consignaban frases expresadas por Arbeu: "El emperador y la emperatriz suscribiéndose particularmente como accionistas, presidiendo las fiestas de la compañía y animando con sus alentadoras palabras a los empresarios [afirmando] la unión entre los gobernantes y sus súbditos." ABJ, ms. J 14-2158.

ahora. El camino no podía llevarse lo Maximiliano, luego ¿para quién trabajé? La respuesta es obvia, para los mexicanos.

Al final de este documento sólo aparecen unas iniciales y una lacónica frase: “Tendré presente cuanto me dice” B. J.⁶¹

Se hizo la junta de accionistas y se volvió a formar la comisión de la compañía que se fijó como tarea llegar a Tlalpan y no a Chalco. Pero para entender el contexto en el que se desarrolló esta situación, existen dos problemas a los que debemos prestar atención. El primero tiene que ver con la falta de capital, el segundo con la técnica ferrocarrilera y sus límites. El material con que se construían los rieles en esta época (aquí y en los países industriales) era el hierro. La vulnerabilidad de este material obligaba a hacer continuas reparaciones a la vía de tal suerte que los presupuestos de construcción deberían aumentar con la reparación del material fijo, afectando las cuentas de cualquier empresario.⁶²

Por otro lado el problema más importante era que los constructores no disponían de capital para continuar sus trabajos. La esperanza de Arbeu y socios de hacer una suscripción popular se venía abajo. En septiembre de 1866 el señor Robleda, representante de la empresa, informó que muy pocos accionistas habían cumplido con entregar más de la quinta suscripción y

manifestó que la empresa no quería hacer uso de su derecho de anular la validez de las acciones atrasadas en pago de las exhibicio-

nes y que por consiguiente todos los accionistas tenían derecho al voto en la junta general.⁶³

Aunque se habían entregado 11 408 acciones, sólo se recibieron 510 405 pesos “porque muchos accionistas sólo han satisfecho una, dos, tres y cuatro exhibiciones [...] y tienen descubierta a la empresa”, decía por su parte Arbeu en agosto de 1867. Además, después de la entrada de Juárez a la capital, la población no hacía viajes en el ferrocarril, mientras que “muchos suscriptores han desertado y no han cumplido sus pagos [...] el público se encuentra gastando y empeñado en los triples gastos que tuvieron que hacer en el tiempo del sitio”.⁶⁴

Los más prósperos hombres del país estaban metidos en el Ferrocarril de Tlalpan. Los Barrón, Escandón, Lerdo de Tejada, Ramón Guzmán, Madrid y Manuel Romero Rubio, entre otros más se habían hecho de títulos en forma ventajosa.⁶⁵ Por otro lado, la falta de dinero hacía que el precio de las acciones bajara al haber mucha gente de escasos recursos que las quisiera cambiar. Los accionistas solventes presionaban a la empresa para que declarara nulos todos los derechos de las personas que no habían cubierto sus exhibiciones.

El objetivo era claro —dice Arbeu—: personas ricas que tienen bastantes acciones nos

⁶³ AGN, FF, vol. 13, exp. 186.

⁶⁴ AGN, SCOP, exp. 3/82.

⁶⁵ Por ejemplo, cuando la necesidad de Arbeu fue mucha, consintió en pagarle a “Nathaniel Davidson con acciones a 50%, cuando siendo acreedor nuestro, dice el empresario, por 87 000 y tantos pesos, nos vimos obligados a hacer ese sacrificio”. AGN, FF, vol. 13, exp. 195.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Aguayo, *Estampas*, 2003, pp. 91-104. Véanse las afirmaciones de empresarios de otros ferrocarriles al final de este artículo.

hacen la guerra por el camino [...] porque quieren quedarse con él. Porque lo calculan un buen negocio [...] quieren comprar acciones a los pobres y separar a los constructores porque son un obstáculo para sus miras personales.⁶⁶

Pero el declinar de la estrella de los empresarios no se paró. Sin considerar que a una empresa se le asignaba subvención y a la otra no, los editores de *La Orquesta* colocaron en el mismo papel a los ferrocarriles de Veracruz y al de Tlalpan, acusándolos, con ayuda de una caricatura, de que “Los ferrocarriles se tragan al erario” (imagen 7).⁶⁷ En esta caricatura una feroz locomotora alimentada por Francisco Arbeu y Antonio Escandón Garmendia se traga a los ministros y los miembros del Congreso. Arbeu mete leña en la locomotora y Escandón se la acarrea, mientras que la máquina engulle a un personaje no identificado y a José María Iglesias; en la parte superior se asoma Juan Zambrano quien, con su puro, expulsa el humo de la locomotora.

Un mes después este periódico vuelve a la carga con la imagen titulada “La conmemoración de los muertos”, juntando

⁶⁶ ABJ, ms. J 14-2158; opinión semejante en AGN, SCOP, exp. 3/82.

⁶⁷ *La Orquesta*, 23 de octubre de 1867. “Entre Escandón y socios, entre Arbeu y [...] entre Zangroniz y [...] entre Cunha Reis y [...] entre mil otros socios que vendrán como abejas al panal, van a dejar a las aduanas marítimas sin un centavo y al ministro de Hacienda contando cuatro papeles de medios viejos, producto de las mantequillas, del carbón, de la fruta y del sudor de la frente de los indígenas [...] ¿Cómo un ministro de Fomento que ha hecho su curso completo de matemáticas, no sabe a dónde van a dar Antonio Escandón y socios?” *La Orquesta*, 23 de octubre de 1867, pp. 1-2.

en un cartón los difuntos más célebres del momento: la oposición, los tinterillos, la convocatoria al Congreso, el voto del pueblo, la policía, el ejército francés (“Aquí yace la fama de los primeros soldados del mundo”) y “La fama de Arbeu y socios”, entre otros. En un escenario que recuerda el panteón de San Fernando, los empresarios yacen bajo una original lápida: un vagón ruedas para arriba y coronado por una chimenea (imagen 8).

Debido a la falta de capital para continuar la obra, el gobierno autorizó la entrega de 50 000 pesos (a cambio de sus respectivas acciones) y la empresa pudo llegar a Tlalpan en 1869. Al concluir la obra se redactaron nuevos estatutos de la compañía aprobados en la junta general de accionistas; el objetivo de esta nueva compañía era “explotar un camino de hierro ya concluido”, el capital ascendía a 1 000 000 de pesos dividido en 20 000 acciones con valor de 50 pesos cada una confiándole a los accionistas igual participación en los gastos o pérdidas de la sociedad.⁶⁸

Por otra parte, al ser títulos con validez reconocida, quienes tenían apuraciones económicas se deshacían de las acciones del ferrocarril. El propio gobierno recurrió a la práctica de pagar con acciones a sus acreedores. Maximiliano le enjaretó varias al vicario Francisco P. Portilla a cambio de un préstamo más o menos forzado, a la vez este personaje hizo varios negocios con ellas y pretendía que el gobierno de Juárez le devolviera íntegro su dinero.⁶⁹ Mientras que el régimen republicano —que a octubre de 1869 poseía 5 837 acciones— pagó a sus acreedores por

⁶⁸ Ferrocarril, *Estatutos*, 1869.

⁶⁹ AGN, SCOP, 3/82.

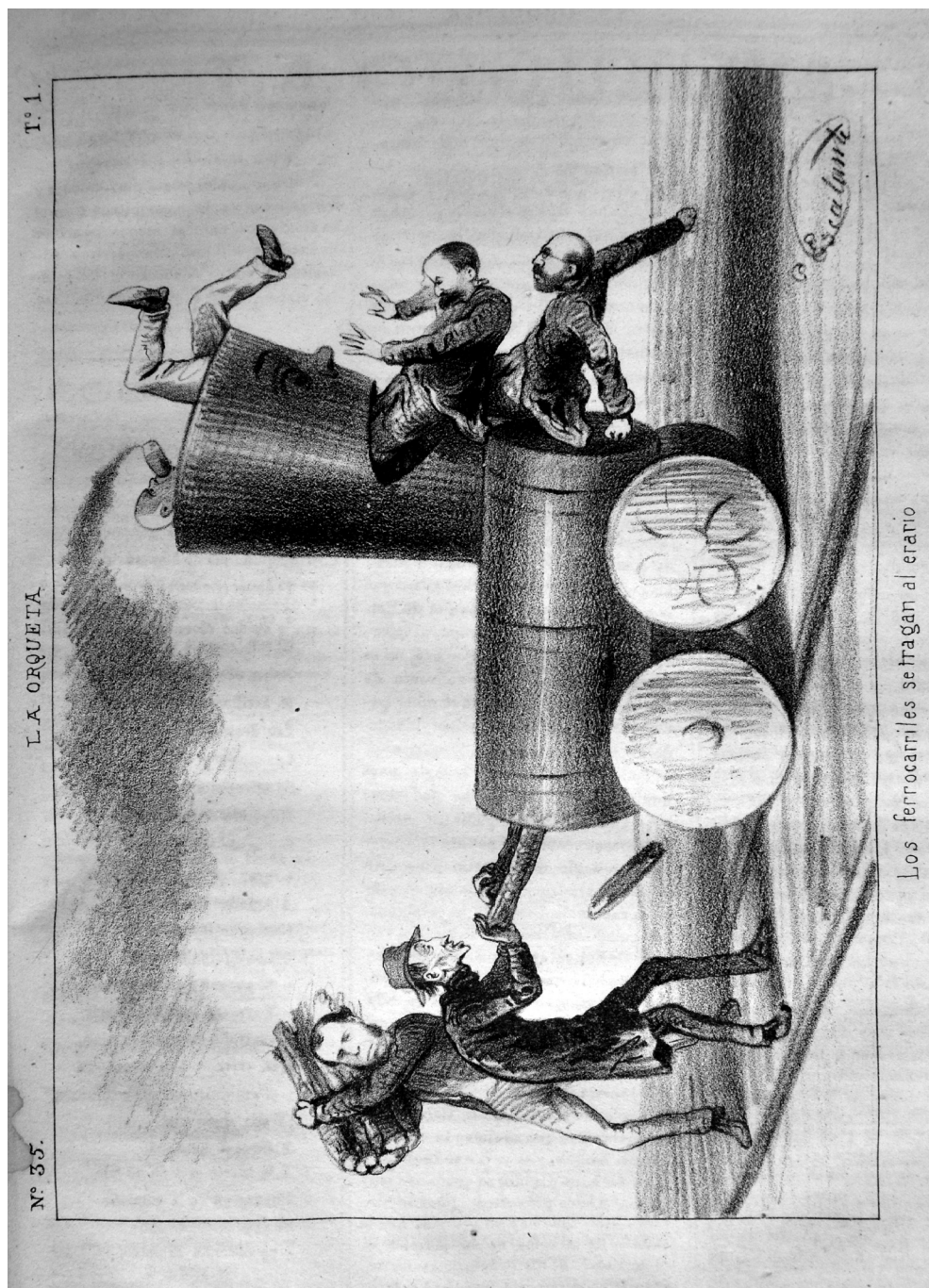


Imagen 7. Constantino Escalante, "Los ferrocarriles se tragan al erario", *La Orquesta: Periódico Omnisecio*, de Buen Humor y con Caricatura, 23 de octubre de 1867.

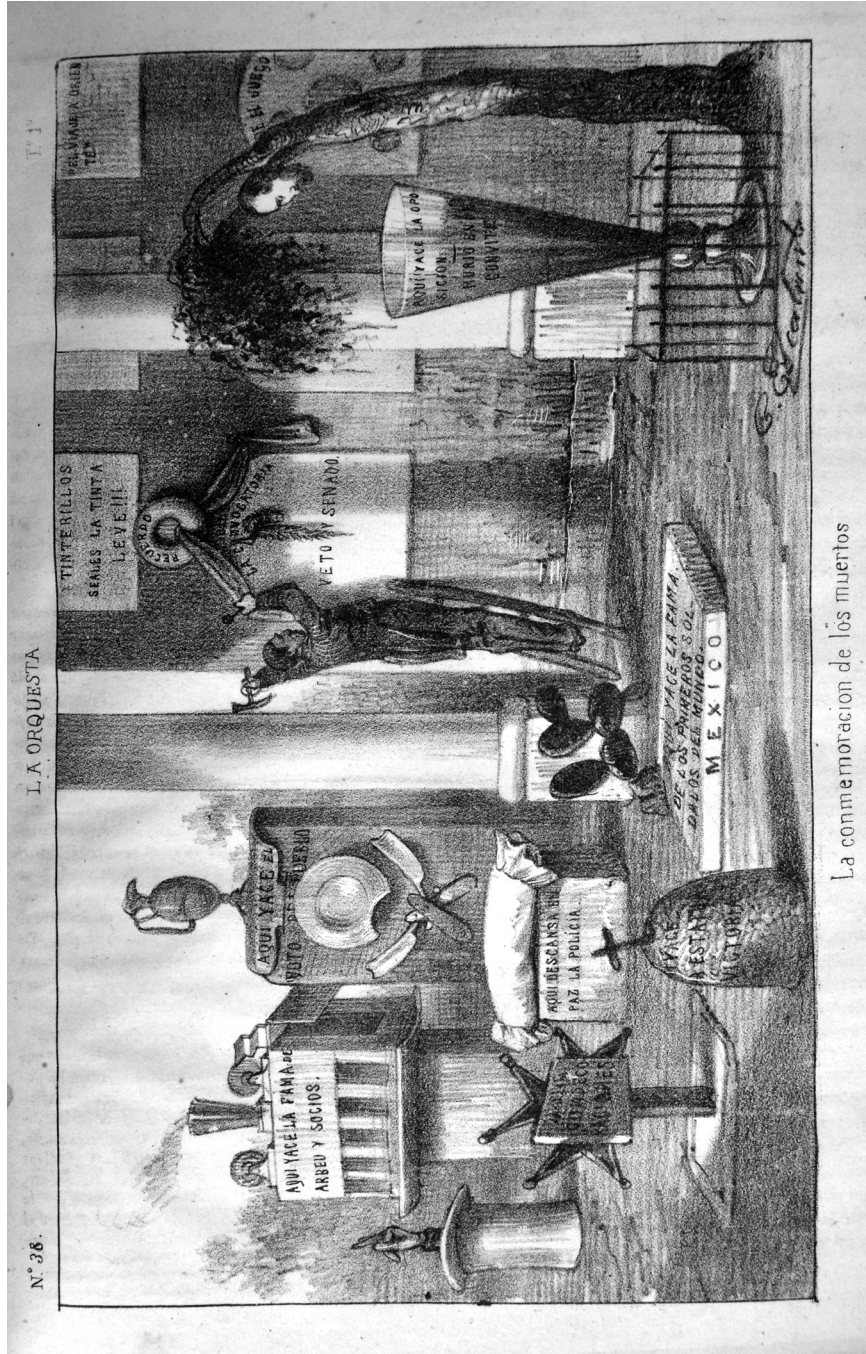


Imagen 8. Constantino Escalante, "La conmemoración de los muertos", *La Orquesta: Periódico Omnicolor*, de Buen Humor y con Caricatura, 2 de noviembre de 1867.

obras ejecutadas en Chapultepec con acciones del ferrocarril, otras se las cambió a un tal Fernando Zchl y otras tantas las sacó a almoneda pública quedándose con un tercio de las que poseía, todo ello en menos de cuatro meses.⁷⁰

Puntualmente Constantino Escalante dio cuenta de este proceso de depreciación de las acciones y la “desaparición” de los accionistas (imagen 9), al hacer que un interesado en los integrantes de la sociedad de acciones pregunte en el “expendio de boletos” del Ferrocarril: “Dispense usted ¿es aquí donde puedo encontrar los restos de los accionistas al Ferrocarril de Chalco?” Las acciones se habían vuelto tan baratas como un viaje en tren.

Estas circunstancias condujeron a una modificación en la composición de la sociedad por acciones, observándose un proceso de concentración de los títulos en un número menor de propietarios. De esta situación dan cuenta los documentos de archivo de 1869.⁷¹ Echando mano a las engañosas estadísticas, en 1864 hay un promedio de menos de dos acciones por persona, en 1869 el promedio asciende a 160 títulos por accionista.

La última nota que tenemos de los “antiguos empresarios” es que en esta época poseen menos de 4% del total de acciones; un año después muere el señor Francisco Arbeu dejando a sus hijos “su nombre y nada más”, dice Altamirano. En 1871 aún había un par de despistados que eran accionistas del ferrocarril con una o dos acciones, mientras que los menos

tenían 500, 600 y otros, como el señor Ángel S. tenía 2 428 títulos. Al siguiente año, además de los más importantes, no se sabían

los nombres de los accionistas y el lugar de su residencia, porque con excepción de unos cuantos, ignoramos quiénes son los demás. Este punto es de muy difícil averiguación, por ser al portador las acciones emitidas, que van pasando así de mano en mano, sin que pueda saberse quiénes son los actuales dueños de la mayor parte de ellas.⁷²

La concentración de capital y acciones se fomentó además al rescindirle los derechos a los incumplidos, conforme a los estatutos de la compañía,⁷³ medida a la que se habían opuesto siempre Arbeu y socios.

Coincidente con la muerte de Francisco Arbeu, fue que la sociedad por acciones cambió de perfil. De ser una institución en la que participaban muchas personas y corporaciones (omitimos reproducir la palabra cientos, que indican algunos documentos), pasó a ser la reunión de los empresarios ya conocidos de la época; por ello, si antes eran personas distintas los poseedores de acciones, los empresarios, los acreedores y hasta los miembros del gobierno que trataban con cada una de estas figuras, hacia 1870 una misma persona (o miembro de grupo) representaba todos esos papeles a la vez.⁷⁴

⁷⁰ AGN, SCOP, 3/83.

⁷¹ “Reunidos en número de 89, los señores accionistas del Ferrocarril de México a Tlalpan [...] suman 14 329 acciones, más 877 de otros dos accionistas dan 15 206.” AGN, SCOP, 3/89.

⁷² AGN, SCOP, 3/85.

⁷³ “Las acciones por las cuales se dejan de pagar dos exhibiciones seguidas, serán nulas y de ningún valor, quedando a beneficio de la empresa la cantidad que se hubiera pagado por ellas.” Ferrocarril, *Estatutos*, 1865.

⁷⁴ En 1870 Nicolás y José de Teresa poseían muchas acciones del Ferrocarril de Tlalpan. Ambos

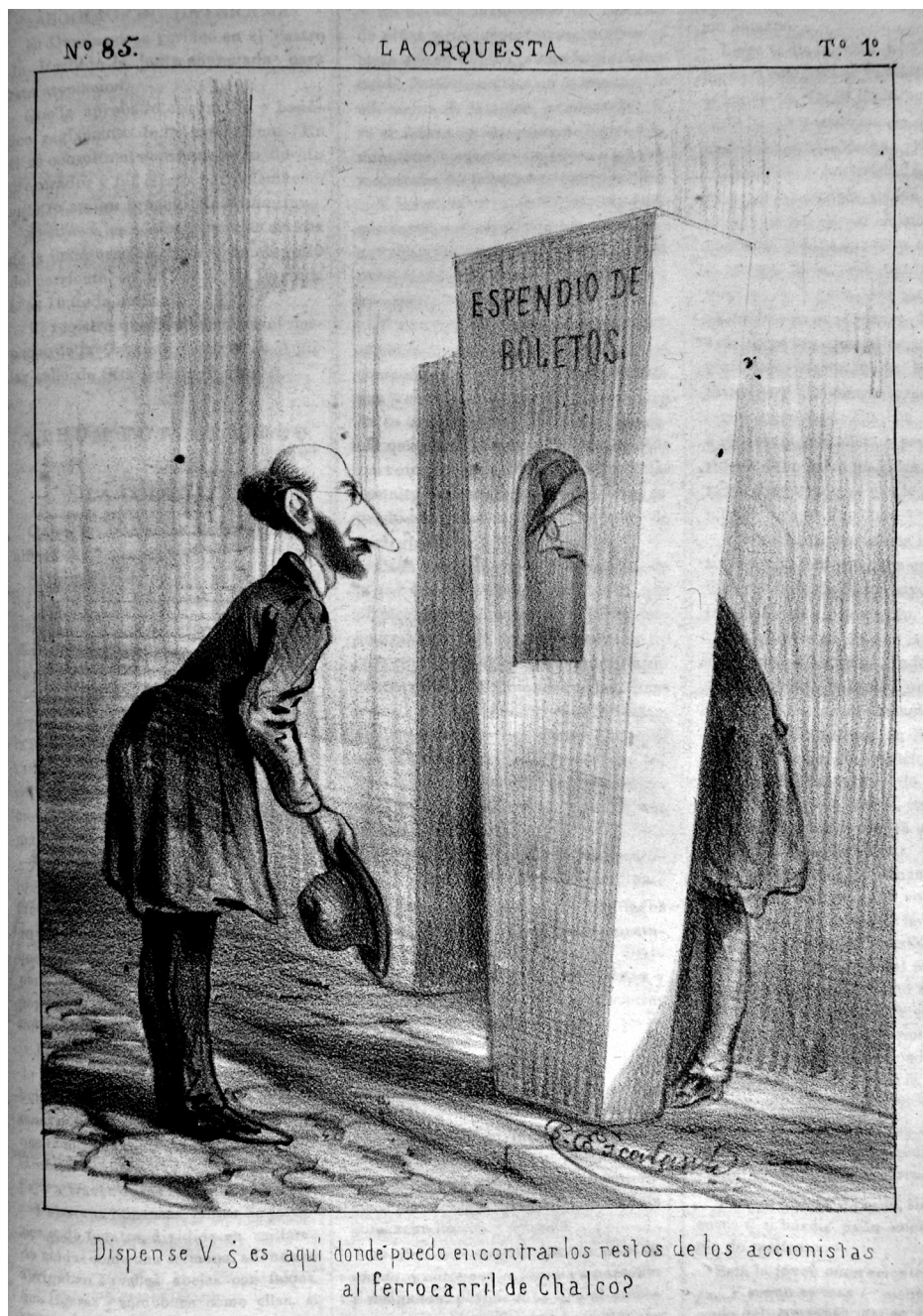


Imagen 9. Constantino Escalante, "Dispense V. ¿es aquí donde puedo encontrar los restos de los accionistas al Ferrocarril de Chalco?", *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 15 de abril de 1868.

En 1868 los empresarios fueron separados de la compañía. Constantino Escalante publicó una caricatura del suceso recurriendo al expediente de equiparar este proceso con una separación de seres queridos. El Ferrocarril de Chalco es representado como una dama-locomotora que entrega a Arbeu y a Ángel González un leño (como los que la alimentaron en los años anteriores) con la pregunta: “¿Guardarás este leño delicado?” A lo que Arbeu responde “Aquí lo guardaré toda mi vida” (imagen 10).⁷⁵ Después de 1869 el tema de los accionistas y el de los empresarios desaparece de las imágenes y en su lugar la prensa aborda el asunto de los accidentes de este ferrocarril.⁷⁶ En una de estas notas, el caricaturista Santiago Hernández

aparecen como miembros de su junta directiva y también como prestamistas que conceden créditos con alto precio a la empresa. Esta situación preponderante de los Teresa en el ferrocarril les hizo sentirse con ganas de presentarse como dueños de la empresa, actitud que encontró reticencias en la prensa de la época, la cual presionó al gobierno para que en su calidad de accionista del negocio, aclarara la confusa situación. *El Siglo XIX*, edición del 12 de enero de 1870.

⁷⁵ En esta edición encontramos una nota sobre la reciente emisión de acciones, formación de una nueva junta directiva sobre cuestiones del ferrocarril, discusiones entre empresarios, accionistas, acreedores, abogados, etc. *La Orquesta*, 8 de enero de 1868.

⁷⁶ *El Renacimiento*, edición del 24 de julio de 1869, p. 417. Dice Escalante: “Señor, yo debo de advertir a usted para descargo de mi conciencia que es preciso hacer voto de paciencia y sobre todo testamento, para subir a nuestros trenes.” *El Impolítico* sin la fecha (Ferrocarriles, *Vías*, 1998, p. 36); véase también *La Orquesta*, 26 de agosto de 1871 y 28 de mayo de 1873. No habría que olvidar que el propio caricaturista de *La Orquesta*, el señor Constantino Escalante, murió a causa de las heridas que le causó uno de los trenes de esta empresa. Ferrocarriles, *Vías*, 1998, p. 32.

recupera la imagen de la dama-locomotora pero para señalar que se trata de un “ferrocarril asesino”, que, en compañía de otro matasiete, el general Francisco Mejía, son motivo suficiente para aumentar el número de panteones en la capital (imagen 11).

Aunque para 1870 las elites ya tenían control del Ferrocarril de Tlalpan, tardaron otros seis años en hacerse de esa institución de manera “legal”. Primero los nuevos miembros de la junta directiva (en la que participaban los señores Nicolás y José Teresa) aseveraron que se vieron forzados a solicitar dos préstamos que juntos ascendieron a la suma de 182 511.77 pesos a los señores Nicolás y José Teresa. Más adelante, el crédito de los señores Teresa, que afianzó como garantía la hipoteca de todos los bienes del Ferrocarril de Tlalpan, fue cedido el 22 de agosto de 1873 a otros tres ilustres conocidos: Ramón Guzmán,⁷⁷ Ángel Lerdo de Tejada y Antonio Escandón. Se les cedieron 9 776 acciones que, con un valor nominal de 488 800 pesos, fueron adquiridas pagando sólo 200 000 (50 000 al contado y 150 000 en diez años). Algún tiempo después se solicitó por los acreedores que se llevara a cabo la venta de los bienes hipotecados. Mientras se realizaba esta operación, la compañía quedaba en manos de la nueva Junta Directiva del Ferrocarril de Tlalpan.⁷⁸

⁷⁷ El 7 de agosto de 1868 Ramón Guzmán era miembro de la Junta Directiva del Ferrocarril de Tlalpan junto con José María Iglesias y Felipe Robleda (AGN, SCOP, 3/46). En 1870 se denunciaba a Ramón Guzmán por regalar dinero del gobierno al Ferrocarril de Tlalpan, empresa en la que ya tenía intereses. *El Monitor Republicano*, edición del 10 de enero de 1870.

⁷⁸ AGN, SCOP, 3/85.

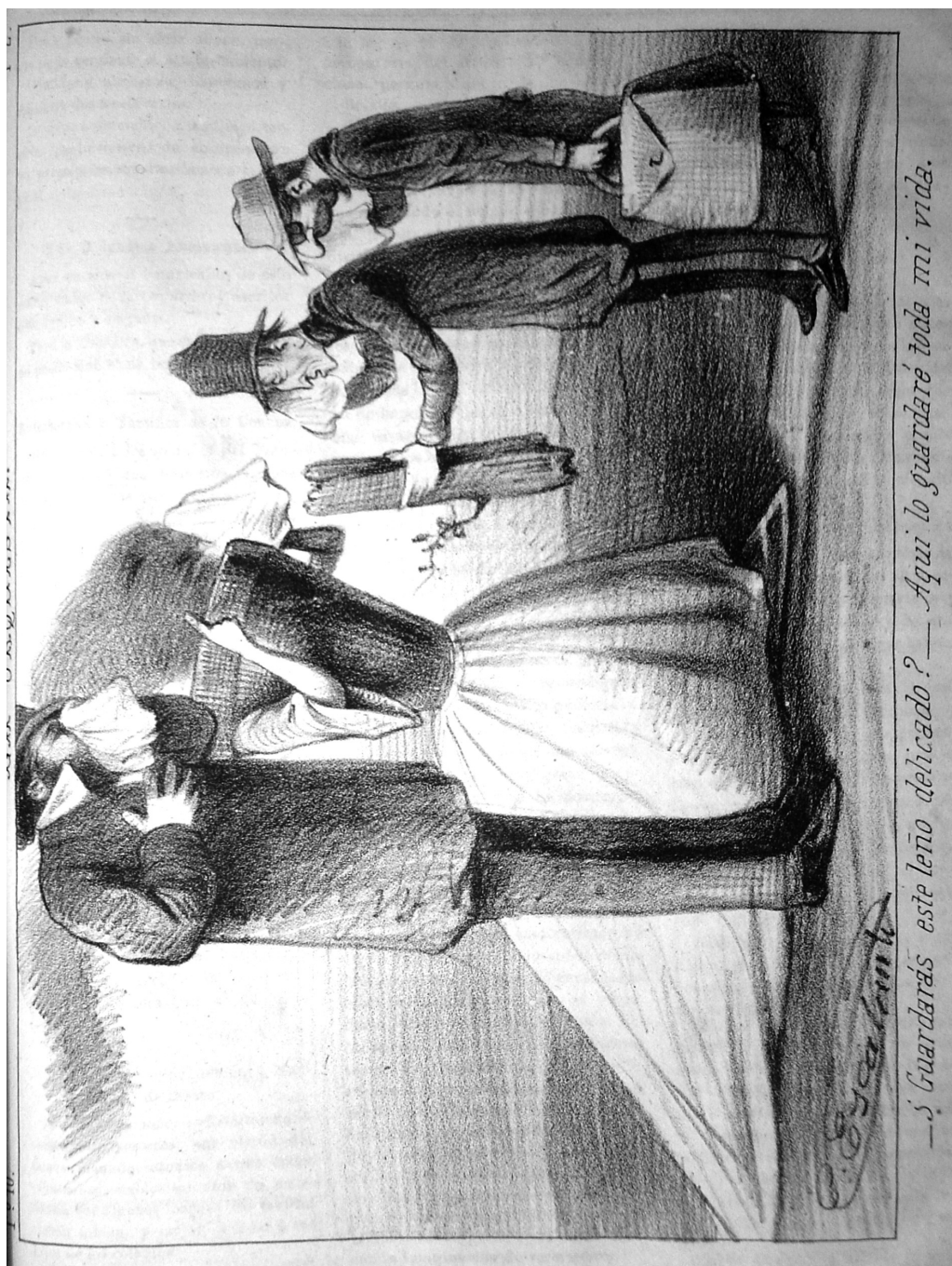


Imagen 10. Constantino Escalante, “—¿ Guardarás este leño delicado? — Aquí lo guardaré toda mi vida”, *La Orquesta: Periódico Omnisecular, de Buen Humor y con Caricatura*, 8 de enero de 1868.

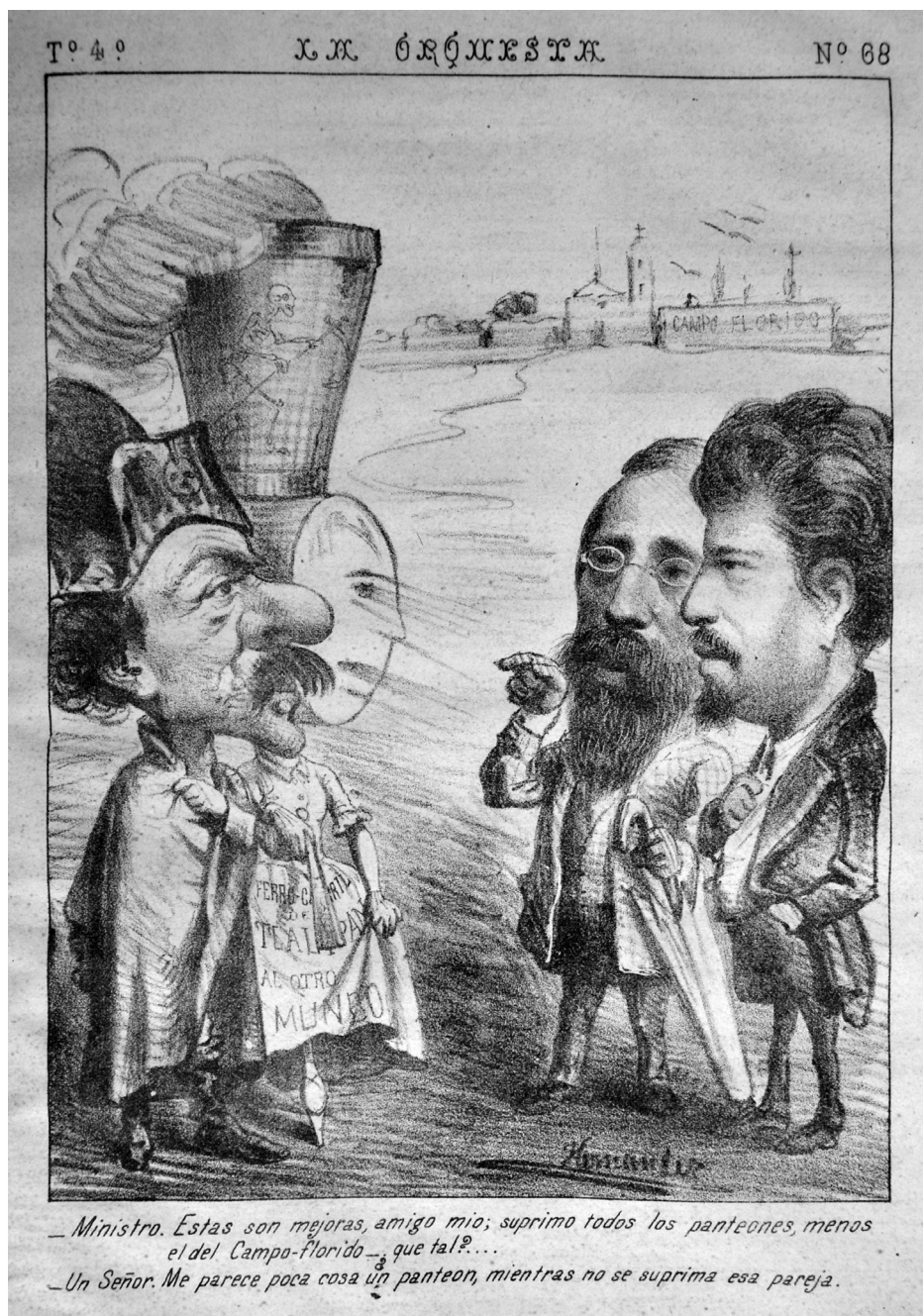


Imagen 11. Santiago Hernández, “—Ministro. Estas son mejoras, amigo mío; suprimo todos los panteones, menos el del Campo-florido— ¿Qué tal?... —Un señor: Me parece poca cosa un panteón, mientras no se suprima esa pareja.”, *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 26 de agosto de 1871.

En 1876 se efectuó el valúo de los bienes de la empresa, resultado en 469 134.45 pesos, por lo que el juez segundo del distrito la dio en venta y enajenación perpetua a los señores Antonio Escandón, Ángel Lerdo de Tejada y Ramón Guzmán al precio de 321 756.22 pesos; acto seguido se llamó a todos los acreedores de la empresa para que hicieran sus reclamaciones. Al llamado asistieron los señores Guzmán, Lerdo y Escandón a cuenta de un capital refaccionario y otros cuyos débitos iban desde los varios miles de pesos a los que se tenían con otros, que eran montos de 50 y 37 pesos. Después de pagados los créditos que contrajo esa empresa, existía —a favor de los accionistas que la formaban— un sobrante de 36 677.57 pesos, por lo que a los nuevos dueños se les obligó a pagarle a cada accionista algo así como 1.83 pesos por cada título que demostraran poseer (el cual les había costado 50 pesos) en un plazo que vencía en noviembre de 1885. De esta forma los grandes ricos del país tenían diez años para pagar, nada de réditos, todo apegado a justicia. Así acabó la historia del Ferrocarril de Tlalpan, camino que desde entonces apareció como parte de la compañía de los Ferrocarriles del Distrito, propiedad de los señores Antonio Escandón, Ángel Lerdo de Tejada y Ramón Guzmán.⁷⁹

UNA HISTORIA EN TRECE IMÁGENES

Como parte de una investigación más amplia sobre las imágenes del ferrocarril en el siglo XIX, se revisaron diversos acervos y periódicos. Al consultar *La Orquesta* se encontraron 52 cartones en los que ese

⁷⁹ AGN, SCOP, 3/82, 3/83, 3/85 y 3/89.

medio se refirió al asunto de tres formas distintas.⁸⁰ Una manera fue cuando el periódico publicó cartones en los que se refería a temas precisos de un ferrocarril particular o una problemática ferroviaria especial, como son la mayoría de las caricaturas que se publicaron en este trabajo; otra forma fue usar un aspecto del ferrocarril (o de un ferrocarril) como elemento secundario de un tema más amplio (por ejemplo, las imágenes 3 y 8 de este trabajo) y, de una forma más recurrente, también *La Orquesta* usó la iconografía del ferrocarril (locomotoras, estaciones, vías, etc.) para hacer alegorías de diversos temas políticos y sociales.⁸¹

Antes de pasar a señalar las peculiaridades de las imágenes del Ferrocarril de Tlalpan que fueron publicadas en ese periódico, se recuperarán algunas reflexiones sobre la caricatura. Debido a que Esther Acevedo ha sido quien más y mejor ha trabajado la caricatura del periódico *La Orquesta* y el papel que desempeñó el señor Constantino Escalante, su más importante exponente, este artículo retomará sus enseñanzas aplicándolas al tema particular que nos ocupa. Para entrar rápidamente en

⁸⁰ Las caricaturas de *La Orquesta*, al igual que la mayoría de esa época, se imprimieron en papel utilizando la técnica litográfica. Los periódicos imprimían por separado texto e imágenes; el texto se formaba con tipografía y la imagen en una piedra litográfica “para su reproducción masiva [...] En consecuencia la mayor parte de las litografías ocupa una página completa.” Acevedo, *Historia*, 1994, p. 14.

⁸¹ Ejemplos de esta última manera de representar temas políticos y sociales con iconografía ferroviaria la podemos ver en la caricatura. “Epígrafe para el discurso del presidente: he aquí cómo hemos llegado hasta el fin de la jornada”, *La Orquesta*, 7 de diciembre de 1867. Comentada en Aguayo, *Estampas*, 2003, pp. 38-41.

materia, iniciemos afirmando que la caricatura es una forma de expresión. Una forma de representar personas, cosas y procesos sociales. Líneas, tonos y hasta colores fueron utilizados por los caricaturistas con propósitos diferentes a como lo hicieron los pintores académicos. En palabras de Esther Acevedo, “la pintura tenía como función ennoblecer los hechos, mientras que la compañera de la caricatura fue la sátira”.⁸²

Esta diferenciación no es algo lineal, pues no es tema que se resuelva señalando rápidamente que las caricaturas son imágenes para provocar la risa con la deformación de sus representados.⁸³ Todavía tenemos mucho que investigar, analizar y explicar sobre las imágenes que se publicaron en los periódicos con caricaturas del siglo XIX; a pesar de ello, se deben establecer algunos elementos que sirvan de base. En primer lugar, tratando de evitar los caminos lineales y las simplificaciones, me parece sólida la definición de caricatura como “la producción de imágenes que expresan un constante cuestionamiento de las relaciones sociales, mediante el uso de la sátira, la parodia y formas simbólicas como la alegoría”.⁸⁴

⁸² Acevedo, “Hombres”, 2003, p. 99. Para Rafael Barajas las caricaturas ofrecen una visión de la historia que está muy lejos de la iconografía oficial de los cuadros heroicos. Son estampas que no buscan retratar el destino glorioso de los caudillos, sino reflejar las pequeñas miserias de la vida cotidiana. Barajas, *Historia*, 2000.

⁸³ La caricatura no es otra cosa que una representación gráfica en la cual se deforman exageradamente los rasgos o vicios característicos de una persona, institución, situación o idea, señalando una marcada intención humorística y crítica. “Imagen, que exagera o deforma los rasgos característicos de su víctima”, en Ayala, “Caricatura”, 2010, pp. 63-64.

⁸⁴ Acevedo, *Caricatura*, 2000, p. 8.

Luego, es importante señalar que los caricaturistas de la era de Juárez recurrieron a muchas formas de construir sus cartones. Una de ellas fue combinando elementos “realistas” o de convenciones pictóricas (realistas) para exponer una idea desde su particular estilo o convicción política. Así, Esther Acevedo, en su investigación sobre la caricatura que se publicó sobre Benito Juárez entre 1861 y 1872,⁸⁵ nos explica que al inicio de este periodo, y en más de un medio, la figura de Juárez parece más bien un retrato, una pintura alegórica.⁸⁶ Esa imagen contrasta enormemente con la forma en que fue representado hacia el final de su vida, en la que fue caricaturizado como un ser temible, un monstruo, una figura vampíresca.⁸⁷ También, que “en un principio a pesar de que la figura de Juárez está colocada en situaciones chuscas, su figura no es distorsionada; se tendrá que esperar para que el personaje sea formalmente caricaturizado”.⁸⁸

Por otro lado, debido a que la mayoría de los periódicos ilustrados con caricaturas fueron producidos por editores y artistas ligados al bando liberal, algunos autores han denominado a la caricatura de la era de Juárez como “de combate”, defensora de las causas del pueblo, imágenes realizadas por el pueblo para caricaturizar a los políticos y para defenderse de la opresión.⁸⁹ Sin embargo, otras historadoras han recuperado las diferencias en el seno del bando liberal y han puesto atención a la caricatura como “un vehículo de

⁸⁵ Acevedo, *Juárez*, 2006.

⁸⁶ *Ibid.*, pp. 15, 40 y la imagen 5 en la p. 17.

⁸⁷ *Ibid.*, pp. 42-49.

⁸⁸ *Ibid.*, p. 18.

⁸⁹ Sánchez, *Caricatura*, 2008, p. 4, y Barajas, *Historia*, 2000, p. 13.

comunicación que confronta a los principales actores políticos en el usufructo del gobierno y poder”⁹⁰ y, lo más importante, han hecho evidente que al hacer referencia al pueblo, no se peleaba o reivindicaba a la mayoría de los habitantes de lo que hoy es el territorio que conforma nuestro país, sino a un grupo pequeño que manejaba la cosa pública.⁹¹

Un tipo de imágenes tenía el propósito de cuestionar las relaciones sociales a través de distintas maneras de hacer los cartones, según los objetivos de las caricaturas y los sujetos que las producen, y se convertían en un campo de juego y batalla entre grupos pequeños que disputaban el poder. Pasemos a ver cómo se hicieron los cartones y cómo evolucionaron para el caso del Ferrocarril de Tlalpan.

En términos numéricos tenemos que de las trece imágenes aquí presentadas, una no es caricatura.⁹² De las doce que sí

lo son, nueve fueron realizadas en forma de escenas (*sketches*) y dos (imágenes 3 y 4) en forma de mosaico.⁹³ De las trece imágenes, ocho tienen como tema central el Ferrocarril de Tlalpan y en las restantes este tema se comparte con otro (en dos de ellas 4 y 7, con otro ferrocarril). De manera específica, los asuntos que abordan son la sociedad por acciones (o los accionistas) en cuatro, la empresa en igual número y cinco se refieren a críticas al ferrocarril. La imagen 7 conjunta el tema de los empresarios con una crítica al ferrocarril. A su vez, las críticas se hacen a los accidentes ferroviarios (imágenes 4, 11 y 12), al servicio porque no va con la idea de progreso (pues traslada a los pasajeros a los lugares en que se juega a los naipes y a ver corridas de toros; imágenes 4 y 5) y a los ferrocarriles que se “tragan el erario” (imagen 7).

Ordenadas en forma cronológica, Constantino Escalante es el autor de las primeras diez imágenes, Santiago Hernández es el autor de la número 11 y José Villasana de la 12. El personaje más dibujado es Francisco Arbeu, seis de las doce imágenes, todas realizadas por Escalante. La forma en que es representando Arbeu en cinco de ellas es como una persona mayor, extremadamente delgado y con

⁹⁰ Gantús, “Porfirio”, 2007, p. 206. “La prensa fue un instrumento eficaz para ventilar las diferencias; los periódicos se constituyeron en empresas personales pagadas desde el bolsillo de diferentes caudillos”, en Acevedo, *Juárez*, 2006, p. 29

⁹¹ “La pretensión de la prensa de ser representante de la opinión pública hizo que en sus diatribas el pueblo quedara como el motor de sus acciones. Sin embargo, hoy podemos percibir que ese pueblo en realidad significaba para ella sólo un sector urbano de clase media” (Acevedo, “Hombres”, 2003, p. 93). Para ver una explicación amplia acerca de este aspecto de la dinámica política en el México decimonónico y en particular de cómo las elites, el autoproclamado “pueblo real”, desempeñaban el papel del “pueblo teórico”, véase Guerra, *México*, 1988, p. 197.

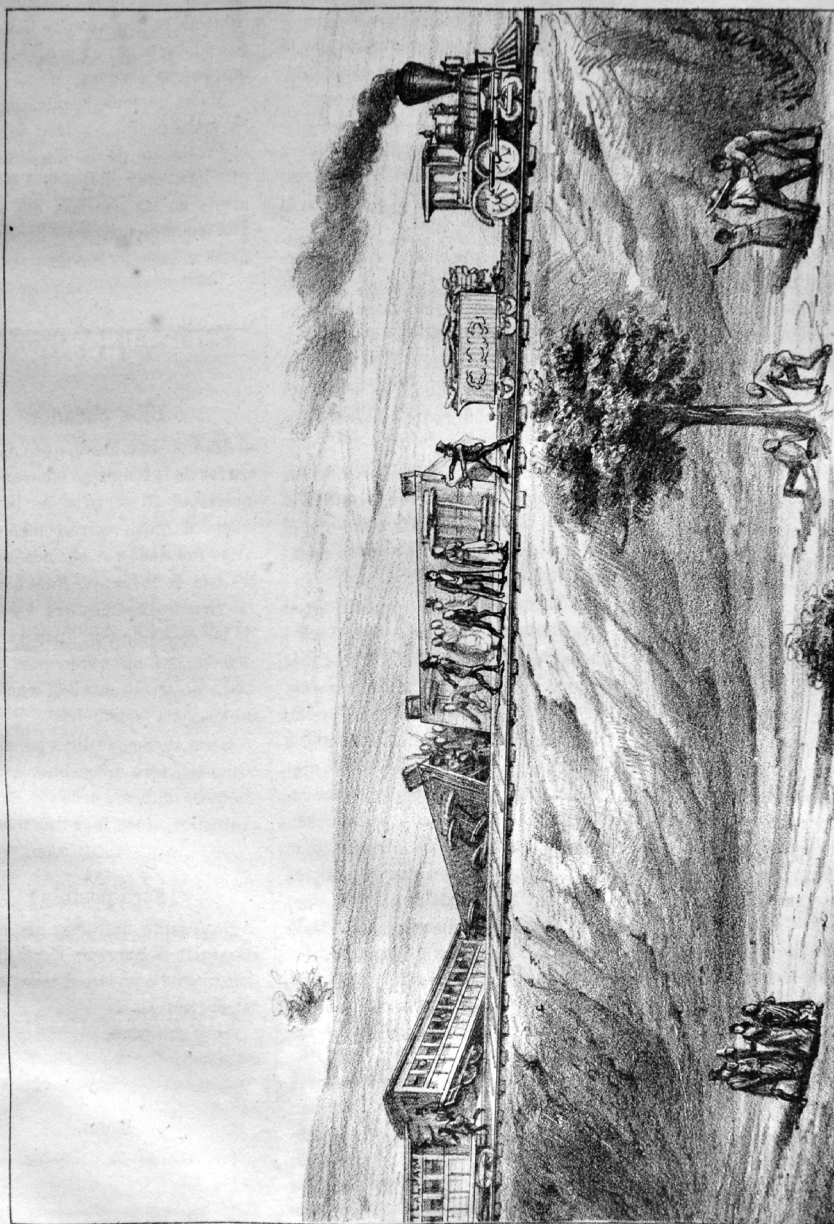
⁹² Sobre la imagen número doce, el periódico aclaró que, por esa ocasión, se suprimía la “caricatura de reglamento, y nuestro dibujante Villasana ofrece a ustedes, señores, el *épouvantable tableau* que presentaba antier el lugar de la catástrofe”. *La Orquesta*, 28 de mayo de 1873.

⁹³ Mosaico: grupo de dibujos ordenados en fracciones diversas que presentan escenas, las cuales se suceden sin tener una relación temporal que las ordene. A diferencia de estos mosaicos, la imagen 13, que no es del periódico *La Orquesta*, nos presenta una pequeña historia (una historieta) en la que los grupos de dibujos muestran escenas que hacen un relato y por ello tienen una sucesión definida. En el caso concreto de esta caricatura este mensaje se refuerza con las leyendas que titulan cada escena: “Ayer”, “Hoy”, “Mañana” y “Pasado mañana”. El término *sketch* es retomado de Acevedo, *Historia*, 1994, p. 20.

Nº43

LA ORQUESTA

Tº 6º



Editor M.C. de Alfégar.

Catástrofe del Ferrocarril de Tlalpam,
cerca del puente de la Morena. Mayo 26 de 1873.

Imagen 12. José Villasana, "Catástrofe del Ferrocarril de Tlalpam, cerca del puente de la Morena. Mayo 26 de 1873", *La Orquesta: Periódico Omniscio, de Buen Humor y con Caricatura*, 28 de mayo de 1873.

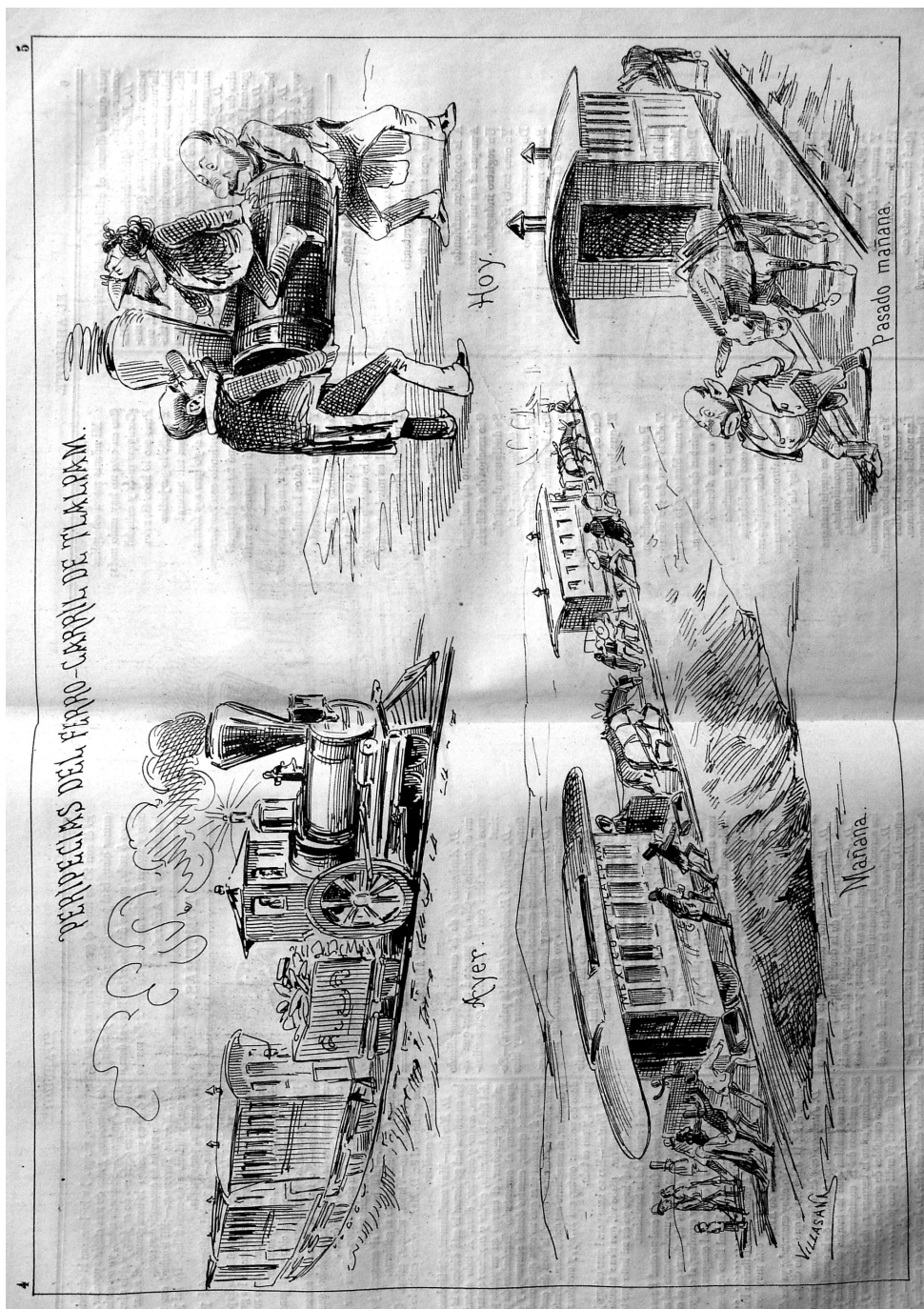


Imagen 13. José Villasana, "Peripecias del Ferrocarril de Tlalpan", *El Abuzote: Semanario Feroz*, 21 de mayo de 1875.

una expresión seria. También se podría decir que en las imágenes es sometido a esfuerzos extremos a pesar de su edad y complexión, con sobrada razón cuando la caricatura (al alabarlo) lo hace la locomotora de un tren, pero también cuando se critica porque “Los ferrocarriles se tragan al erario” (imagen 7), pues parece que le cuesta tanto trabajo alimentar a la locomotora devoradora de hombres, como ser el que con su esfuerzo solitario impulsa un tren (imagen 1). En la imagen 2 es fuerte el contraste entre este personaje (delgado y viejo) que conduce con trabajos una extraña locomotora, frente a los sujetos que derraman las monedas de la desamortización, pues sus alegres gestos tienen algo de impudicia.

En la única imagen en la que Arbeu es representado sonriente, jovial y milagrosamente rejuvenecido, es la número 4, pues cabalga sobre su caballo-locomotor con gusto y presteza para enfrentar al Ferrocarril de Tacubaya. Es esta la caricatura más crítica al Ferrocarril de Tlalpan que hizo Escalante, denunciando que las dos empresas que iban a la ciudad de Tacubaya, se hacían “mala obra amenazando con gran riesgo a los pasajeros”. Al hacer este recuento, se puede comprobar que Escalante no era incondicional de la empresa del Ferrocarril de Tlalpan; sin embargo, a pesar de ser crítico del servicio que prestaban y compartir el juicio de dañar al erario, es posible afirmar que existió un cambio radical en cómo *La Orquesta* representa a este ferrocarril después de la muerte de Francisco Arbeu.⁹⁴ La compa-

ración de dos imágenes que recurrieron a elementos alegóricos similares puede ayudarnos a ver este cambio. Como ya se mencionó, en 1868 la separación de Arbeu y González de la empresa fue representada como una separación de seres queridos (imagen 10). También ya se indicó que en esa imagen el Ferrocarril de Tlalpan fue representado como una damalocomotora: el torso de la bella es la chimenea, de su amplio vestido surge el quitavacas (que se encuentra en medio de las vías) y la compungida cara y el pelo se forman con el humo que expulsa la locomotora. Una mano sostiene el pañuelo que le enjuga las lágrimas y la otra hace un gesto que refuerza la promesa que le pide cumplir a los socios.

Nada más contrastante que la damalocomotora que se hizo para representar al Ferrocarril de Tlalpan como un asesino. En este caso se dibujó a ese ferrocarril como una coqueta del brazo de su querido (el ministro de Guerra), la dama luce una blusa ajustada y con una mano levanta con encanto su falda, mientras que en la otra sostiene con negligencia un abanico. La cara es la linterna de la locomotora y la chimenea un sombrero en el que se observa una imagen de la “segadora de vidas”.

El tema de los accidentes vuelve en *La Orquesta*, que publica la siguiente nota: “Catástrofe. Lo que antier le pasó al ferrocarril de Tlalpan, en Tacubaya, ha sido horrible. Una rueda rota ha producido una verdadera hecatombe que tiene a la capital en un estado de verdadera alarma, y con razón.” En

⁹⁴ Aunque, es importante señalarlo, los porfiristas que colaboraban en *La Orquesta*, como Vicente Riva Palacio, siempre estuvieron pendientes para criticarlo, echándole la culpa de lo que sucediera a los

juaristas (por ejemplo en el texto que publica este medio inmediatamente de la entrada de Juárez). Sin embargo, fue preciso que pasaran tres años para que estas ideas se tradujeran en caricaturas. *La Orquesta*, 20 de julio de 1867.

ese ejemplar podemos leer que suprimía su “caricatura de reglamento, y nuestro dibujante Villasana ofrece a ustedes, señores, el *épouvantable tableau* que presentaba antier el lugar de la catástrofe”.⁹⁵ La “estampa” (imagen 12) que ofrecieron a sus lectores representa un momento inmediatamente posterior a la catástrofe, pues aún se ve a grupos de personas saliendo de los vagones volcados y a los afectados caminar sobre la vía y otros más al lado del terraplén.

No era la primera vez que los editores de *La Orquesta* incluían en sus páginas imágenes no caricaturescas; se publicaron en ese medio “imágenes realistas”, aunque casi siempre fueron retratos. Tampoco eran raros los accidentes ferroviarios en esta época y la publicación de imágenes de esos sucesos, aunque la diferencia es que siempre fueron representados los destrozos materiales del suceso⁹⁶ y no el sufrimiento de las personas. Por ello la pregunta que surge es ¿por qué decidieron crear una imagen “realista” de este suceso particular? Existen varias respuestas; la primera es que, además de la importancia de este camino y sus problemas, ya había pasado el fervor hacia la empresa y su sociedad por acciones, lo que posibilita hacerla blanco de los ataques; la segunda es que los opositores al régimen de Sebastián Lerdo de Tejada buscaron socavarlo denunciando cosas que sucedían en su régimen, con una imagen que bien podríamos calificar de amarillista.⁹⁷

⁹⁵ *La Orquesta*, 28 de mayo de 1873.

⁹⁶ *El Renacimiento*, ediciones del 24 de julio, p. 417, sobre el Ferrocarril de Tlalpan, y 26 de junio de 1869, p. 353, sobre el de Veracruz.

⁹⁷ Una imagen similar que aparece en el periódico conservador con caricaturas *Doña Clara*, la podemos consultar en Acevedo, Juárez, 2006, p. 64.

CÓMO CONVERTIR UN FERROCARRIL EN CARICATURA

En 1845 Ramón Joaquín Rodríguez definió a la caricatura como “pintura o dibujo en el que bajo formas alegóricas y burlescas se representa a alguna persona o hecho que se trata de ridiculizar”.⁹⁸ Esta definición simple es una de las más usadas y sirve para comentar los mecanismos que se han seguido para convertir un “hecho” (en este caso un ferrocarril) en una caricatura, hacer de algo no un proceso en el que no se debe pensar, sino simplemente ridiculizar, veamos cómo se hace esto primero con texto.

En el mes de julio de 1860, el periódico *La Sociedad* publicó la noticia de que se ensayaba una zarzuela que tenía el siguiente argumento.

El astuto empresario [...] para que sus desgraciados súbditos se suscribieran voluntariamente, toma en una mano el proyecto y en la otra el garrote [...]. Tomad una accioncita o dos, por 100 pesos. El pueblo, que no observa el garrote del protagonista, le refunfuña y responde: No tomamos acciones, ni queremos pasear si antes no logramos de la nación la paz. El protagonista [Signor G. Zamorano] arruga el entrecejo y con aire profundamente amenazador replica, levantando su robusto garrote: ¡Miserables villanos! ¿Me osasteis replicar? O acción o garrotazos, escoged ¡voto a San! El coro responde. Sí, sí [...] no puedo [...] yo un cuarto [...] yo la mitad [...] yo no puedo más que con una [...] Señor, por caridad. Yo, a costa de la patria, responde un empleado, si la paga me dan, con tres cuartas me apunto y no puedo dar más. El empresario menos

⁹⁸ Citado por Peláez, “Caricatura”, 2002.

ceñudo entonces, cuenta y recuenta las acciones que espontáneamente tomó el abatido pueblo y satisfecho de su obra, como cuando Dios hizo la luz, canta el alegre [...] ¡Qué viva mi proyecto, que es grande como el sol, que viva mi gobierno y viva también yo!⁹⁹

Este fue el mecanismo, muy celebrado en su momento, para que el periódico *La Sociedad* convirtiera al Ferrocarril de Medellín en una caricatura, aunque, a diferencia del de Tlalpan, esta caricatura no trascendió de su época. El de Medellín fue un camino de hierro promovido por el gobernador del estado de Veracruz, el señor Manuel Gutiérrez Zamora, en 1860, año en que el puerto era la sede del gobierno federal del bando liberal. Dadas las proverbiales inclemencias del tiempo en el puerto y las difíciles condiciones de salud, se pensó que una vía de transporte rápido y eficiente podría darle mejores condiciones al gobierno de la república. Construido en medio de la llamada guerra de los Tres Años, el caso resulta interesante de analizar porque representa el único exitoso de entre las muchas propuestas de construcción de ferrocarriles que buscaron formar compañías por acciones de una manera forzada o semiforzada.¹⁰⁰

El bando liberal afirmó que la construcción del ferrocarril fue posible gracias a que “buenos mexicanos y veracruzanos, amantes de la H. ciudad donde orgulloosamente vieron la luz primera [...] no permanecieron indiferentes a las mejoras locales”. Esa fue la razón por la que muchos funcionarios públicos (desde Benito Juárez, hasta los soldados, pasando

por los presidentes municipales) aportaron parte de sus salarios para adquirir acciones. También decían que se construyó porque empresarios (como el propio Manuel Escandón) aceptaron acciones a cambio de los materiales para la construcción del ferrocarril. Por su parte, el periódico *La Sociedad*, de corte conservador, primero publicó notas en las que hizo énfasis en las declaraciones de las personas en las que se filtraba el tono no voluntario de la participación.¹⁰¹ Al final recurrió a la “caricatura” de la zarzuela para descalificar a los liberales y su ferrocarril.

Como ya se indicó, en esa época se hicieron propuestas para construir ferrocarriles y otras mejoras materiales forzando a la población para que fuera parte de compañías por acciones. También existen evidencias de que en distintos momentos las autoridades políticas obligaron a la población a trabajar para construir los ferrocarriles. El peso de las sociedades tradicionales en esos procesos es evidente y un motivo interesante de análisis; sin em-

¹⁰¹ Por ejemplo, apuntó que el señor González dijo que tomaría “las acciones que el señor Gutiérrez Zamora juzgara conveniente sobre un crédito de 2 654 pesos que tiene contra el Estado y también sobre los sueldos vencidos que como contador cesante de la antigua Tesorería General del Estado no había percibido. El sargento 1o. de la Guardia Nacional de Marina cede el ajuste de sus sueldos atrasados (163 pesos, siete reales), para que se le considere como accionista.” Y así como estos casos muchas personas tomaron “acciones a cuenta de los sueldos que les deben como miembros de la guardia”. Hasta el ingeniero Santiago Méndez, el constructor de ferrocarriles de Medellín, Tlalpan, Toluca y que participó en los inicios del de Veracruz, expresó que “8 000 pesos de sus honorarios [...] los recibirá con acciones del mismo ferrocarril”. *La Sociedad* del 23 de junio de 1860 al 16 de julio de 1860.

⁹⁹ *La Sociedad*, 16 de julio de 1860.

¹⁰⁰ Stephenson, *Proyecto*, 1869, y Robles, *Apuntes*, 1869, p. 22.

bargo, también debe ser tema de estudio el provecho que los empresarios “modernos” de la época (aunque declarativamente no estuvieran de acuerdo) sacaron del trabajo y esfuerzo de esas sociedades tradicionales y sus empresas.

Para el caso que nos ocupa, dos son los documentos que más se han citado para referirse al Ferrocarril de Tlalpan, el de Ignacio Manuel Altamirano en el que convierte a una locomotora en la burra de Balaam¹⁰² y la caricatura de Villasana “Peripecias del Ferro-carril de Tlalpan” (imagen 13).¹⁰³ En este cartón vemos cuatro imágenes, de izquierda a derecha: 1) “Ayer”, un ferrocarril circula sobre unas vías, su locomotora jala un vagón de carga y tres de pasajeros; 2) “Hoy”, el presidente de la Suprema Corte de Justicia y miembro de la Junta Directiva del Ferrocarril de Tlalpan, José María Iglesias y el de Fomento, Blas Balcárcel, sostienen la estructura de una locomotora con su chimenea, en ella está sentado otro miembro de la Junta Directiva del ferrocarril de Tlalpan; 3) “Mañana”, dos vagones circulan sobre unas vías, ambos son jalados por mulas y son empujados con dificultad por un grupo de personas; 4) “Pasado mañana”, Balcárcel dirige una mula que carga un vagón con la ayuda de otra que se encuentra atrás y de la que solamente se alcanzan a ver sus patas.

Estos testimonios, entre otros, han servido de argumento a los historiadores que en el presente expresan la idea de que el Ferrocarril de Tlalpan era en realidad un

ferrocarrilito, un pretranzvía, que empezó a todo vapor y terminó con mulas. Por este medio la empresa fue convertida en una caricatura, en un hecho ridículo que sirve solamente para el regocijo de los que leen y ven estos dos testimonios reproducidos en trabajos de historia.¹⁰⁴

Los historiadores no inventaron el argumento de que el Ferrocarril de Tlalpan estaba mal construido, lo retomaron de quienes así lo escribieron en esa época, ¿era un punto de vista unánime? El propio Altamirano escribió que expresaba su punto de vista “haciendo las salvedades más escrupulosas” porque ya sabía que inmediatamente recibiría un “sermón furioso” que lo refutaría.¹⁰⁵ Las respuestas de quienes no compartían su manera de analizar al Ferrocarril de Tlalpan podían venir de varios sectores, pero el sarcasmo de sus “salvedades” iba dirigido contra los ingenieros del Ministerio de Fomento. Los historiadores hacen bien en recurrir a la caricatura como fuente de procesos sociales, lo mismo deberían de hacer con los informes de los ingenieros y ejemplificar con los tipos de aceros, hierros y locomotoras por qué es que hacen suyo el argumento de “mal construido” para este ferrocarril.

¹⁰⁴ Una referencia temprana a la burra de Balaam la tenemos en la edición del 27 de agosto de 1939 del periódico *El Nacional*, aunque la más socorrida para hacer recuperar la anécdota es la reseña que hace Sergio Ortiz (*Ferrocarriles*, 1987, vol. 1, p. 171). La caricatura fue publicada en la obra colectiva coordinada por Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México*, con el título “El vapor se evapora y sólo queda la mulita tangible” (*Historia*, 1965, vol. II, p. 273), que “ilustra” el artículo de Francisco Calderón “La promoción económica” (pp. 527-742). Trabajos posteriores básicamente citan estas fuentes secundarias.

¹⁰⁵ Altamirano, *Obras*, 1987, vol. VII, pp. 288-289.

¹⁰² *El Renacimiento*, ediciones del 3 y 24 de julio de 1869, pp. 369-371 y 420-421, respectivamente.

¹⁰³ Villasana, “Peripecias del Ferro-carril de Tlalpan”, *El Abuzote*, edición del 21 de mayo de 1875.

Pero si los historiadores de hoy hacen eco de las condenas que en su momento sufrió el Ferrocarril de Tlalpan (que si el camino estaba mal construido, con rieles de poco peso; que era de recreo, no económico, que empezó con locomotoras de vapor y terminó con mulas como tracción y otras más), sus más despectivas opiniones no llegan a las críticas proferidas por las de la oposición porfirista, en plumas como las de Ignacio Manuel Altamirano y Vicente Riva Palacio y lápices como los de Santiago Hernández y José Alamilla. Sin embargo, es importante señalar que estos autores cuestionan a la empresa del ferrocarril cuando ya no tiene el apoyo de sus inicios y además lo hacen ligándola al gobierno que quieren socavar.

La prensa jugó y jugó rudo en la vida del Ferrocarril de Tlalpan. En un principio, como ya se reseñó, no solamente *La Orquesta*, sino parte importante de los periódicos publicaron caricaturas y textos que favorecían a la empresa. En la crisis de junio-julio de 1866, tanto los periódicos de corte liberal como los conservadores (entre ellos *La Orquesta*, *La Sociedad*, *La Ere*, *La Estafette* y *El Cronista de México*) debaten contra *El Diario del Imperio* por la permanencia de los empresarios en el ferrocarril. Después, con la llegada de Juárez al poder, las polémicas son sostenidas por distintos medios y al interior de ellos (como por ejemplo, en *La Orquesta*) y hacia 1870 son los porfiristas los que toman la batuta del asunto. Otros autores ya han señalado los trabajos que realizaron los porfiristas en la oposición para crear una prensa que criticara los gobiernos de Juárez y Lerdo,¹⁰⁶ lo que sucedió es

¹⁰⁶ Las caricaturas de Villasana denunciaron una y otra vez las decisiones y actitudes del régimen ler-

que estas flechas, dirigidas preponderantemente contra los gobiernos, facilitaron el que algunos de los empresarios más importantes de la época se hicieran del control de la empresa del ferrocarril.

¿Esto significa que los empresarios constructores del ferrocarril fracasaron? Hacia 1886, en pleno porfiriato y con tecnologías que tenían como base el acero, los más importantes ferrocarriles que se construyeron en el país (con capitales estadounidenses) confirmaron lo que ya sabía la familia Escandón desde 1830: “los beneficios mayores son los que las empresas [ferrocarrileras] reciben de subvención”.¹⁰⁷ Renunciar a ella, como lo hicieron Arbeu y socios, fue un error desde el punto de vista “económico”.¹⁰⁸

Visto desde otra óptica, esos personajes no fracasaron, construyeron uno de los pocos ferrocarriles que existieron en su momento, como lo reconoció el mismo Altamirano a la muerte de Arbeu en 1870.¹⁰⁹

disto, pero una vez que “Díaz tomó el poder, *El Ahuizote* dejó de publicarse. En su último número se afirmaba que el periódico no tenía más razón de ser, pues la nación (¡la nación!), al fin, contaba con el gobierno anhelado.” Crítica, denuncia, pero también apología de un régimen; esas son las caricaturas y en cada caso es preciso contextualizarlas, como cualquier imagen de la época. Sierra, *José*, 1998, p. 21.

¹⁰⁷ Memorándum sobre los motivos de las reformas que en sus respectivas leyes de concesión solicitan las compañías del Ferrocarril Central y el Nacional (¿1886?), AGN, SCOP, exp. 10/64.

¹⁰⁸ Aunque afirmar esto significa estar de acuerdo con una disciplina que mayoritariamente ha juzgado los procesos sociales con el programa de investigación que pone como estrategia para el éxito de “sociedades atrasadas” la duplicación de lo que se hace en los países capitalistas “modernos”. Véase Wallerstein, “Teorías”, 2004, p. 61.

¹⁰⁹ Altamirano, *Obras*, 1987, vol. VIII, p. 83.

Renunciar a sangrar el erario y apostar por los esfuerzos y recursos sociales que apenas aquí se esbozaron en el papel de los accionistas es también un logro. En esta época, sentenció la junta menor del Camino de Hierro de Tacubaya,

la historia de la construcción del ferrocarril es la misma de todas las empresas de ese género en México. Toda empresa ha costado pérdidas de consideración a los primeros accionistas y triplicado o cuádruplicado el costo calculado en el presupuesto, nuevos y repetidos (capitales) refaccionarios han sido necesarios para llegar a un resultado.¹¹⁰

Al final, quien suministró capitales, o préstamos hipotecarios, o quien tuvo dinero para comprar acciones en el momento indicado, al precio indicado, se quedó con la compañía; es decir, los hombres ricos del país que veían a las medios de comunicación, como en todo negocio, incluida la patria, una buena especulación en el cual intervenir y adueñarse de lo producido por otros. ¿Eso es el sinónimo del éxito?

Lo que hicieron los caricaturistas de ayer, en su pugna por los pleitos por el poder que libraban una facción liberal contra otra, fue convertir un proyecto

¹¹⁰ AGN, FF, vol. 11. Sobre el Ferrocarril a Toluca escribió Mariano Riva Palacio, ex gobernador del Estado de México y principal promotor del ferrocarril: “la mayor parte de las empresas en México o han sido abortadas o arrastran una existencia penosa, todo debido a la falta de fondos. De ahí la necesidad de recurrir al crédito que no siempre se encuentra, pagando, cuando se tiene, intereses crecidos en un país donde el dinero no abunda [...] siendo la consecuencia de todo esto que los trabajos se ejecuten despacio, mal y con mayor costo.” García, *Construcción*, 1980, p. 7.

social y de mejoras materiales en caricatura, situación que han reproducido los historiadores de hoy. La pregunta que surge es: ¿esto se debe a la falta de una labor más crítica de las fuentes o se hace por identificación con un proyecto social?

FUENTES CONSULTADAS

Archivos

ABJ Archivo Presidente Benito Juárez García.
AGN Archivo General de la Nación.
AHDF Archivo Histórico del Distrito Federal.

Hemerografía

Diario del Imperio.
El Cronista de México.
El Renacimiento, Periódico Literario.
La Nación.
La Orquesta: Periódico Omnibus, de Buen Humor y con Caricaturas.
La Sociedad.

Bibliografía

-Acevedo, Esther, “Los hombres del lápiz y la pluma: la prensa opositora de 1869 a 1877 en *Los pinceles de la historia: La fabricación del Estado, 1864-1910*, Museo Nacional de Arte/BANAMEX/Patronado del Museo Nacional de Arte/Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México/CONACULTA-INBA, México, 2003.
_____, *La caricatura política en México en el siglo XIX*, CONACULTA, México, 2000.
_____, *Juárez bajo el pincel de la oposición*, Universidad Autónoma de Benito Juárez de Oaxaca/Instituto Estatal de Educación Pública

de Oaxaca/Recinto de Homenaje a Don Benito Juárez de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, México, 2006.

-Acevedo de Iturriaga, Esther, *Una historia en quinientas caricaturas, Constantino Escalante en La Orquesta*, INAH, México, 1994.

_____, "El legado artístico de un imperio efímero, Maximiliano en México, 1864-1867" en Rafael Tovar *et al.*, *Testimonios artísticos de un episodio fugaz (1864-1867)*, Museo Nacional de Arte/INBA, México, 1995, pp. 33-193.

-Aguiar, Fernando, *Estampas ferroviarias. Fotografía y grabado, 1860-1890*, Instituto Mora, México 2003.

-Altamirano, Ignacio Manuel, *Obras completas*, Secretaría de Educación Pública/Consejo Nacional de Fomento Educativo, México, 1987.

-Arciniega, Hugo, "Un paseo por el bosque de Chapultepec", *Diario de Campo. Boletín Interno de los Investigadores del Área de Antropología*, INAH, núm. 81, octubre-diciembre de 2005, México, pp. 4-10.

-Ayala Blanco, Fernando, "La caricatura política en el porfiriato", *Estudios Políticos*, CEP-FCPS-UNAM, núm. 21, nueva época, septiembre-diciembre de 2010, México, pp. 63-82.

-Barajas, Rafael, *La historia de un país en caricatura*, CNCA, México, 2000.

-Chapman, John, *La construcción del Ferrocarril Mexicano, 1837-1880*, SEP, México, 1975 (SepSetentas).

-Cosío Villegas, Daniel (coord.), *Historia moderna de México. La vida económica de la república restaurada*, Hermes, México, 1965, vol. II.

-*Empresa del Ferrocarril de México a Tlalpan por Tacubaya, Mixcoac y San Ángel*, Tip. de Rafael Cadena, México, 1853.

-*Ferrocarril de México a Chalco. Estatutos de la empresa del Ferrocarril de México a Chalco*, J. Abadiano, México, 1865.

-*Ferrocarril de México a Tlalpan. Estatutos de la Compañía del Ferrocarril de México a Tlalpan*, Imprenta de I. Escalante, México, 1869.

-Ferrocarriles Nacionales de México, *Los ferrocarriles mexicanos en el arte y la historia*, FNM, México, 1994.

_____, *Las vías del arte*, FNM/SCT/Porrúa, México, 1998.

-Gantús Inurreta, Fausta, "Porfirio Díaz y los símbolos del poder. La caricatura política en la construcción de imaginarios", *Cuicuilco*, ENAH, vol. 14, núm. 40, mayo-agosto de 2007, México, pp. 205-225.

-García Luna, Margarita, *La construcción del Ferrocarril de México a Toluca*, UAEM, Toluca, 1980.

-Gortari Rabiela, Hira de y Regina Hernández Franyuti (comp.), *Memoria y encuentros: la ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, Departamento del Distrito Federal/Instituto Mora, México, 1988.

-Guerra, François, *México, del antiguo régimen a la revolución*, FCE, México, 1988.

-Hammeken, J. L., *Informe que el socio gerente da a los señores accionistas de la compañía del camino de fierro de Tacubaya*, s. e., México, 1860.

-Maza, Francisco, *Colección de leyes y decretos, disposiciones, resoluciones y documentos importantes para caminos de fierro*, Imp. de Francisco Díaz de León, México, 1882.

-Méndez, Santiago, *Memoria sobre ferrocarriles*, Imprenta de Ignacio Cumplido, México, 1868.

-Ortiz, Sergio, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, FNM, México, 1987.

-Peláez, Enrique, "La caricatura como arte", *Sincronía*, Departamento de Letras-Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades-Universidad de Guadalajara, primavera de 2002, en <<http://sincronia.cucsh.udg.mx/caricatur.htm>>. [Consulta: 26 de noviembre 2010.]

-Riguzzi, Paolo, "Sistema legal y sociedades anónimas en México, 1854-1917" en *Documentos de investigación*, El Colegio Mexiquense, Toluca, 2006, en <<http://fenix.cmq.edu.mx/docinvest/document/DI118404.pdf>>. [Consulta: 10 de diciembre de 2010.]

-Robles Pezuela, Luis, *Apuntes sobre las mejoras materiales aplicables a la América Latina*, Francisco Brechet, París, 1869.

-Sánchez, Agustín, *La caricatura política del siglo XIX*. Colección MCMAFN, Museo de la Caricatura, México, 2008.

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

_____, *Memoria que el secretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonización, Industria y Comercio de la República Mexicana presenta al*

Congreso de la Unión por Luis Robles Pezuela, Imprenta de J. M. Andrade y F. Escalante, México, 1866.

-Sierra, Aída, José María Villasana, *caricatura política y costumbrista en el siglo XIX*, Círculo de Arte, México, 1998.

-Stephenson, Edmundo, *Proyecto del señor Edmundo Stephenson sobre formación de Compañías Nacionales para construir Ferrocarriles en la República*, Imprenta del Gobierno en Palacio, México, 1869.

-Wallerstein, Immanuel, "Teorías económicas y disparidades históricas del desarrollo" en *Impensar las ciencias sociales*, UNAM/Siglo XXI, México, 2004, pp. 57-70.