

ESTACIONES

Concesionarios, promotores y críticos del Ferrocarril Mexicano

Dealerships, promoters and critics of the Mexican Railroad

Rodolfo Ramírez Rodríguez¹

Resumen

La consolidación y término de la construcción del Ferrocarril Mexicano, la primera línea férrea de la República mexicana, estuvieron condicionados por una serie de cambios en la concesión, que hizo el gobierno nacional en turno a diferentes actores y empresarios del momento. Serían los hermanos Manuel y Antonio Escandón quienes finalmente recibirían la concesión que tendría como resultado la puesta en marcha del camino de hierro entre México y Veracruz. Para ello, fueron favorecidos por Manuel Payno, quien fungió como Ministro de Hacienda. Sin embargo, con el paso del tiempo pasó de dar su respaldo al proyecto a ser el principal crítico de la concesión. Conocer las motivaciones y los fines que perseguía Payno como burócrata y empresario malogrado es la finalidad de este artículo, siendo un recordatorio de una época en donde los proyectos públicos de la nación se confundían con las empresas privadas y los negocios lucrativos de la “gente de negocios”.

Palabras clave: Ferrocarril Mexicano, Manuel Payno, Hermanos Escandón, Imperial Railway Company

Abstract

The consolidation and completion of the construction of the Mexican Railroad, the first railway line of the Mexican Republic, were conditioned by a series of changes in the concession made by the national government in office to different participants and businessmen of the

¹ Estudió la licenciatura de Historia en la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) y LA MAESTRÍA Y DOCTORADO EN HISTORIA EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO (UNAM). TRABAJÓ EN UNA BECA POSDOCTORAL EN LA FACULTAD DE ECONOMÍA DE LA UNAM Y ACTUALMENTE REALIZA OTRA EN BIOLOGÍA Y CONSERVACIÓN EN LA UAEH. RECIBIÓ EL PREMIO FRANCISCO JAVIER CLAVIJERO A LA MEJOR TESIS DOCTORAL EN HISTORIA Y ETNOHISTORIA POR EL INSTITUTO NACIONAL DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA (INAH) EN 2016. ES INVESTIGADOR NACIONAL NIVEL 1 SISTEMA NACIONAL DE INVESTIGADORES (SNI) DEL CONSEJO NACIONAL DE CIENCIAS Y TECNOLOGÍA (CONACYT). CONTACTO: RODOLFO.RAMIREZ.RODRIGUEZ@GMAIL.COM

moment. It would be the brothers Manuel and Antonio Escandón who would finally receive the concession that would result in the implementation of the iron road between Mexico and Veracruz. For this, they were favored by Manuel Payno, who served as Minister of Finance. However, over time he went from supporting the project to being the main critic of the concession. Knowing the motivations and goals that Payno pursued as a bureaucrat and failed businessman is the purpose of this article, being a reminder of a time when the nation's public projects were confused with private companies and the lucrative deals of "businesspeople".

Keywords: Mexican Railway, Manuel Payno, Escandón Brothers, Imperial Railway Company.

Introducción

De 1837 a 1873 se efectuaron numerosos proyectos e intentos para realizar la introducción y la construcción de la primera línea ferroviaria en la República mexicana. Sin embargo, el camino hasta la inauguración el 1 de enero de 1873 fue arduo y complejo: cambiaron las concesiones y también los accionistas de las concesiones. Pasó de sociedades de inversores mexicanos a ser traspasada a una compañía de ciudadanos extranjeros, y el sueño del arribo de la modernidad del camino de hierro pasó incluso de la supervisión del Estado a ser una concesión a una empresa privada y no sólo privada, sino que adquirió el nombre de Imperial cuando se creía haber llegado a la estabilidad del Segundo Imperio y luego, con la restauración de la República con Benito Juárez, para finalmente ser inaugurada por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada.

Esta odisea y un proceso lleno de peripecias marcaron la historia del primer Ferrocarril nacional, cuyo trazado tampoco estuvo libre de polémicas, pues al contrario del antiguo camino virreinal del puerto de Veracruz a la Ciudad de México (que rememoraba la ruta de Hernán Cortés), la ruta seguida por la nueva locomotora partía de México hacia el norte hasta la villa de Tepeyac y bordeaba la Cuenca lacustre de México, siguiendo por las comunidades al norte de Teotihuacan y Otumba. Pero al contrario de dirigirse a la ciudad fabril de Puebla, desde Apan, se dirigía a los llanos poblados sólo de magueyes de las inmediaciones de Apizaco y torcía hacia el oriente eludiendo cualquier ciudad poblana importante hasta la zona de las propiedades del impulsor final de esta obra, en la comarca de Orizaba, y de allí al puerto de Veracruz, la llave de México.

Estas circunstancias curiosas, pero significativas, demuestran un corte con la lógica histórica colonial de los caminos. También demuestran el ascenso de nuevas regiones en la economía agrícola productiva del siglo XIX en el centro del país, pero, sobre todo, señalan la importancia que llegó a adquirir una familia de empresarios mexicanos que terminaría llevando a cabo la dirección del primer Ferrocarril, el Mexicano, que detonaría nuevas zonas fabriles como Córdoba, Orizaba, Apizaco-Chiautempan, dejando de lado las añejas capitales de Xalapa y Puebla. En ese momento la importancia de la comunicación dependía de los negocios e industrias emergentes y no del peso del pasado, por muy importante y fehaciente que éste pudiera ser.

Ahora, el fin de este breve texto es comentar la discusión que emprendió Manuel Payno con la Compañía del Ferrocarril Mexicano casi al momento final de su construcción, señalando que éste, antes de ser considerado el gran insigne escritor de la literatura costumbrista mexicana de finales de siglo XIX y aún antes de ser secretario de Hacienda por segunda ocasión, fue concesionario del permiso de construcción del Ferrocarril a Veracruz y que, a falta de recursos y tiempos propicios, traspasó la concesión a Manuel Escandón, amigo suyo, quien fue propietario del servicio de diligencias entre México, Puebla, Xalapa y Veracruz (inmortalizado en el libro de *Los Bandidos de Río Frío*). Manuel fue finalmente quien impulsó el proyecto de inversionistas y, aunque no vio el término de la obra tras su muerte, sería su hermano Antonio quien lo concretaría. Pero antes de ese momento algo ocurrió. Hubo un cambio de perspectiva en Payno que pasó del apoyo absoluto a la completa crítica de la Compañía ferroviaria, casi al finalizar sus obras de construcción. Lo expuesto a continuación es muestra de lo ocurrido en esos años de crisis, guerras y grandes esperanzas.

El interés por las concesiones de un ferrocarril

El primer privilegio exclusivo para construir y explotar un ferrocarril que uniera la Ciudad de México con el puerto de Veracruz fue otorgado a Francisco Arrillaga en 1837, quien no pudo constituir siquiera una sociedad de accionistas para llevar a cabo su proyecto. En 1853, el gobierno de Antonio López de Santa Anna estaba interesado en que la línea proyectada pasara cerca de su hacienda de las inmediaciones de Xalapa, siguiendo el vetusto itinerario de las diligencias y las literas coloniales. Sin embargo, este primer intento no tuvo ningún éxito, por las crisis políticas y económicas recurrentes.

En el largo y complejo proceso de construcción de la obra material (considerado de interés público, pues era símbolo de la llegada del progreso a México) participaron diversos actores de su tiempo, como la Comisión de acreedores del camino Perote a Veracruz; la administración general de Caminos y Peajes; el Ministerio de Fomento, su principal impulsor tanto en fondos como en proyectos; el Ministerio de Relaciones; los hermanos Miguel y Leandro Mosso, concesionarios del Ferrocarril en 1853; diversas compañías particulares de la época de Benito Juárez; el ejército expedicionario francés; y al final los hermanos Manuel y Antonio Escandón, además del mencionado Manuel Payno, quien actuó a veces a favor y otras en contra.²

La polémica fue ardua debido a que en ella se mezclaron los intereses económicos con los políticos de su época, como había ocurrido en otros ramos y proyectos como puertos, minas y estancos comerciales. Y es que –en esa época– no había una definición declarada de lo que un servidor público de gobierno podía o no hacer con su capital, al beneficiarse con proyectos comerciales, industriales o de inmigración que podía realizar si hacía uso de las concesiones que conocía de primera mano en su *bureau* o escritorio de alguna Secretaría o Ministerio, y que con ello beneficiara asimismo a sus amigos, colegas, compadres o futuros benefactores, al avisar y conceder las mejores propuestas de este tipo de negocios en puerta. Esto es lo que sospecho ocurrió con Manuel Payno, quien traspasaría años más tarde la concesión a Manuel Escandón.

² Sergio Ortiz Hernán, prólogo a Manuel Payno, *Obras Completas XX - Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*. México, Conaculta, 2007, pp. 15-16.

Pero vamos por partes. Primero diremos cómo es que Manuel Payno se hizo, junto con otras tres personas, de la concesión del Ferrocarril a Veracruz. Payno debió ser un espíritu inquieto desde joven, pues además de sus andanzas por conocer diferentes partes del país, se vio involucrado, al menos, en dos maneras de hacer negocio, una en la explotación de salinas y otra como arrendatario de un rancho pulquero. Esto pudo conocerlo desde temprano en las oficinas en las que trabajaba como dependiente y donde conoció a Guillermo Prieto. Ahora bien, era un ferviente creyente del progreso material por medio de la apertura de transportes en un país de accidentada geografía, que tenía muchas riquezas naturales por explotar, pues el deterioro de caminos, la inseguridad en ellos y la carestía del transporte en recuas de mulas habían reducido a su mínima expresión el comercio interregional del país.³

Tal vez el primer acercamiento de Payno con el ferrocarril se deba al privilegio concedido por el primo hermano de su padre, el presidente Anastasio Bustamante, al comerciante español Francisco Arrillaga, en 1837, quien había sido ministro de Hacienda por tres meses en 1823.⁴ Pero la primera vez que señaló la importancia de la nueva comunicación como detonador de la actividad comercial fue en el proyecto de un “camino de fierro” entre la Ciudad de México y las municipalidades de Tlalpan y Tacubaya, ideado por José Gómez de la Cortina, en 1845:⁵

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

[...] así un país extenso y poco poblado como el nuestro y poco productivo en la actualidad por las causas que se han mencionado no puede producir rentas, cualesquiera sean las combinaciones financieras que se hagan, más que una cantidad determinada, y se sigue de esto la consecuencia lógica y natural de que la administración del país debe arreglarse de manera que no cueste más de lo que puede producirse.⁶

Sin embargo, años después, en 1849 (tras la desastrosa guerra contra Estados Unidos), tres diputados federales, Manuel Zárate, José Ramón Pacheco y el mismo Manuel Payno, consideraron perjudicial para el erario público la subvención que se daba a la empresa, pues el ritmo de construcción se vislumbraba en casi 35 años, solo hasta la localidad costera de San Juan, en el estado de Veracruz. Payno expresó, en 1853, que las rentas del país, aun cuando tuvieran una administración perfecta, “económica y arreglada en su contabilidad y en su comprobación”, no podrían exceder los 15 millones de pesos, tachándose incluso de optimista, pues era una época de contracción económica.⁷ Pero a la vez tenía ya la certeza que:

3 Luis González *et al*, *La economía mexicana en la época de Juárez*. México, Secretaría de Industria y Comercio, 1972, p. 18.

4 Ortiz, *Op. Cit.*, p. 13.

5 Manuel Payno, “Mejoras morales y materiales”, *Revista Científica y Literaria de México*. México, Imprenta litográfica de calle de la Palma, 1845, tomo 1, núm. 4, p. 25.

6 Manuel Payno, “Reflexiones sobre la hacienda pública, el crédito y los aranceles”. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853, en Payno, Manuel, *Obras completas XXV – ECONOMÍA*. MÉXICO, CONACULTA, 2008, p. 178.

7 *Proposiciones para la derogación del decreto del 31 de mayo de 1842 por los diputados D. Manuel Zárate, D. José*

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

Por eso nos ha parecido, y aun nos parece todavía, que cualquier sacrificio que hiciese la República, por costoso que a primera vista pareciese para realizar estas vías de comunicación, quedaría pronto y bien compensado, una vez que se destruyeran en parte los obstáculos que se oponen a la circulación de los productos del comercio y de la agricultura.⁸

Con esa idea en mente, en marzo de 1848 Manuel Payno había recomendado que parte de la indemnización pagada a México por Estados Unidos, al final de la guerra, se aplicara al establecimiento de un camino de fierro; siendo recurrente esta petición en algunos artículos donde exaltaba a los empresarios, así como a los gobiernos que habían intentado establecer este adelanto tecnológico.⁹

Luego, entre 1852 y 1853, participó en la formación de dos empresas: la *Compañía Mixta Tehuantepec Company*, con el fin de un paso interoceánico, y la *Compañía Franco-Mexicana trasatlántica*, para el servicio de barcos de vapor entre esas naciones, empero ambas fracasaron;¹⁰ además, ideó un proyecto de creación de un Banco Nacional para modernizar el sistema financiero. Esto último coincidió con el interés de Manuel Escandón en que el pago de la indemnización de la guerra se destinara para la amortización de los bonos de la deuda exterior, realizándose una nueva conversión financiera en 1851; así como de haber proyectado un banco para controlar las rentas públicas y negociar las deudas externa e interna.¹¹ Por su parte, Payno como ministro de Hacienda, reconoció la importancia de llevar a cabo estos proyectos para detonar la agricultura, la industria y el comercio interno y exterior.

Manuel Payno y su participación en la concesión

Payno opinaba que: “las especulaciones pueden ser legales hasta el punto en que no dañen el interés general u ocasionen mayores gastos a los accionistas, ya sean del gobierno o particulares”.¹² En su segunda participación como ministro de Hacienda, en la administración

Ramón Pacheco y D. Manuel Payno e informe y documentos que presentaron relativos al camino de fierro de Veracruz a San Juan mandado imprimir por acuerdo de la Cámara. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1849, pp. 8-11.

8 Payno, “Reflexiones”, p. 179.

9 Diana Irina Córdoba Ramírez, *Manuel Payno: los derroteros de un liberal moderado*. México, El Colegio de Michoacán, A. C., 2006, p. 117.

10 Javier Rodríguez Piña, prólogo a Manuel Payno, *Obras completas XXV*, pp. 20-27; CORDOBA, MANUEL PAYNO, p. 109.

11 Margarita Urías Hermsillo, “El Estado Nacional y la política de fabricar fabricantes 1830-1856” en Patricia Arias (coord.). *Industria y Estado en la vida en México*. México, El Colegio de Michoacán, A. C., 1990, p. 132; Michael P. Costeloe, *Deuda externa de México. Bonos y tenedores de bonos, 1824-1888*. México, FCE, 2007, pp. 107 y 329.

12 Manuel Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México, Imprenta de Nabor Chávez, 1868, pp. 16-17.

de Ignacio Comonfort, formuló un nuevo impuesto en las Ordenanzas del pago de Aduanas, cuya finalidad era brindar las mejoras materiales aplicadas al financiamiento de la construcción de ferrocarriles en México, con la convicción de que el apoyo gubernamental serviría para alentar compañías nacionales o extranjeras.¹³ En otras palabras, quería que los ingresos públicos financiaran proyectos de empresarios privados. Con esas convicciones laboró para llevarlas a cabo en dos frentes, como oficinista y como empresario. A continuación describiremos brevemente este proceso.

La concesión del ferrocarril de México al puerto de Tampico fue otorgada en abril de 1855 a la compañía de los hermanos Miguel y Leandro Mosso. Cuando se recibió la concesión, se agregaron dos miembros: José Antonio Suárez Teruel y Manuel Payno. La concesión se extendió al camino México a Veracruz, el 2 de agosto, y de ahí a un punto del Pacífico, imponiendo el uso del tramo Veracruz-San Juan y que la línea pasara por Puebla y los llanos de Apan para la capital. No obstante, la compañía Hnos. Mosso, por falta de liquidez, acabó por traspasar a Gregorio Cortina la concesión del ferrocarril al puerto de Tampico, en julio de 1856, conservando la concesión del ferrocarril de México a Veracruz. Payno, Suárez y los hermanos Mosso conservarían la tercera parte de las acciones de la prevista compañía, aunque esto no les generaría ganancia alguna. Sin embargo, cuando no pudo obtener la fianza de la concesión, José María Lafragua, ministro de Gobernación de la administración de Comonfort, decidió traspasar el privilegio a Antonio Escandón, el 22 de noviembre de 1856, para asegurar la construcción de ferrocarril. De este modo, Payno vendería su parte de la compañía a Antonio Escandón en \$7,000, pero quedaría ligado al destino de la concesión del ferrocarril, como vamos a ver en el presente artículo.¹⁴

La buena relación existente en esa época entre Antonio Escandón y Manuel Payno quedó señalada durante la inauguración del ferrocarril de 5 km entre la Ciudad de México y la Villa de Guadalupe, el 4 de julio de 1857. A nombre de la Compañía, Antonio Escandón envió invitaciones al presidente Comonfort, a los ministros y a las personas notables de la Ciudad de México. Durante la ceremonia, Alejandro Arango Escandón (pariente de Payno), en representación de la compañía, Manuel Payno e Ignacio Comonfort pronunciaron sendos discursos. Allí Payno aludió a la importancia que los ferrocarriles tenían para las naciones civilizadas y a sus efectos en el comercio, la agricultura y la paz del país, posibilitando que se convirtiera como punto intermedio del comercio mundial.¹⁵

El 31 de agosto de 1857 el gobierno otorgó la segunda concesión del ferrocarril a Veracruz, resultando beneficiario Antonio Escandón, siendo su hermano Manuel el fiador y promotor del proyecto. En palabras de Payno, él participó en esta sociedad no sólo como colaborador, “sino también como empresario y encargado de algunos de los negocios de la nueva empresa y, con este carácter, y en mi calidad de persona que podía libremente disponer

¹³ Córdoba, “Manuel Payno”, p. 29.

¹⁴ Córdoba, *Manuel Payno*, pp. 116-117, 137; Diana Irina Córdoba Ramírez, “Manuel Payno Cruzado: ¿un ‘erudito a la violeta’ al frente de la economía nacional?”, *Estudios de historia moderna y contemporánea de México* 46, pp. 34-35; John Gresham Chapman, *La construcción del Ferrocarril Mexicano (1837-1880)*. México, Sep-Setentas, 1975, pp. 47 y 51.

¹⁵ Chapman, *La construcción*, pp. 55-56.

de mi opinión y de mi trabajo, pues no desempeñaba puesto alguno en el gobierno, hice el arreglo para la enajenación [del ferrocarril] de Veracruz a San Juan”, procurando, como diría Manuel Escandón, “sacar las mayores ventajas”.¹⁶

De octubre a diciembre de 1857, Payno volvió a la Secretaría de Hacienda, donde participó en el otorgamiento de la concesión, siendo notable el subsidio por un monto de \$8'000,000 para realizar una emisión de bonos de la empresa a cambio de papeles de la deuda interior, encausándose 20% del total de los derechos de importaciones para su pago y eximiendo el impuesto a la exportación de plata, a la que se dedicaba Manuel Escandón con las minas en Real del Monte, de lo cual tal vez esperaba alguna remuneración.¹⁷ Expresó asimismo que la generosidad del privilegio se debía a que Escandón, quien además de contar con capital era un mexicano emprendedor, lo que garantizaba la terminación de la obra sin la intervención de la diplomacia extranjera.¹⁸ Esto sería el origen del conflicto que se verá enseguida.

La defensa y los privilegios gozados de la concesión

La absorción del futuro Ferrocarril Mexicano de los tramos Veracruz-San Juan y México-Tepeyac fue el inicio de un prolongado esfuerzo en su construcción y en el inicio de campañas a favor y en contra de éste. Por ejemplo, ya en un artículo aparecido en el diario *El Siglo XIX*, el 19 de septiembre de 1857, de Manuel Morales Punte,¹⁹ se consigna que el contrato costaría al gobierno sesenta millones de pesos en subsidios directos e indirectos y que podría ser causa de la pérdida de la “independencia nacional”. Antonio Escandón respondió enérgico que el gobierno debía respaldar su proyecto de las críticas de la prensa.

Manuel Escandón, en una exposición al público sobre el tema del ferrocarril en 1858, comentaba:

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

[Señala que] Multitud de productos que hoy no se explotan, o sé explotan solamente en la reducida escala que permite el consumo interior, adquirirán un prodigioso desarrollo, pudiendo exportarse sin el menor recargo que hoy causan los fletes, y se les abriría la entrada a los mercados extranjeros [...] La honesta ocupación y la utilidad que su

¹⁶ Manuel Payno, *El ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo*. México, Imprenta de Francisco Díaz de León y Santiago White, 1868, p. 13.

¹⁷ Chapman, *La construcción*, p. 60.

¹⁸ Payno, *Memoria sobre el Ferrocarril*, p. 54; Payno, *El ferrocarril de Veracruz*, pp. 14-15; Córdoba, *Manuel Payno*, p. 148.

¹⁹ Manuel Morales Punte, “Cuatro palabras acerca del negocio Escandón, y del privilegio exclusivo que se ha concedido a este señor para la construcción de un camino de fierro de Veracruz a Acapulco o a otro punto del Pacífico”, en *El Siglo Diez y Nueve*, suplemento al núm. 3263, 19 de septiembre de 1857, p. 1, cit. Chapman, *La construcción*, p. 66.

producción rindiese no sólo mejoraría la condición de nuestro pueblo, sino que traería de fuera gente sosegada, laboriosa, dada a las artes de la paz, tal como conviene al verdadero adelanto y prosperidad de la República.²⁰

Escandón menciona que había invertido \$2,000,000 en este proyecto, pero Payno explicaría, en 1868, que el gasto se situaba en sólo \$1,130,000. Consideraba que se podía financiar la construcción del ferrocarril con su capital propio, unido al subsidio del gobierno y con la suscripción de acciones por parte de capitalistas mexicanos, fomentando el interés público en la construcción de las vías férreas. No obstante, reconocía que el privilegio por sí mismo no le daba recursos ni creaba medios en la compensación inmediata de parte del gobierno con los ingresos del trayecto terminado de ferrocarril.²¹

Al no obtener el respaldo esperado entre inversionistas mexicanos, que no se interesaron en la compra de sus acciones, fundó una Compañía, junto a Eustaquio Barrón de nacionalidad británica, suegro de su hermano Antonio, y se dirigió al extranjero, específicamente a Inglaterra en donde, de joven, había estudiado y fomentado relaciones personales que le serían de gran importancia.²² Tras los años de guerra civil o de Reforma, Manuel publicó una segunda exposición de los motivos para el proyecto del ferrocarril, donde expuso las dificultades técnicas, financieras y políticas que enfrentó entonces.²³ Mas el apoyo que daría Manuel Escandón al régimen de Juárez se mantuvo hasta su muerte, ocurrida en el 7 de junio de 1862.

El decreto de una renovada concesión del gobierno liberal se dio el 5 de abril de 1861, fue mucho más generosa que cualquiera de las anteriores, pues en ella se comprometía a ayudar económicamente a la empresa mediante un subsidio directo, en forma del impuesto de mejoras materiales, así como con otro indirecto, en un derecho adicional del quince por ciento en la compra de sus acciones. Se dio, además, la certidumbre de que el gobierno cumpliría sus obligaciones mediante la emisión de cupones que permitirían a la Compañía recaudar el impuesto directamente.²⁴ A pesar de lo anterior, las dificultades en el avance de su construcción arreciaron, debido a los disturbios políticos que originó el inicio de la intervención francesa en 1862.

A un mes y dos días de la victoria en la batalla de Puebla por las fuerzas republicanas, murió en México Manuel Escandón, por lo que su hermano Antonio al parecer cambió de adscripción política, pues fue miembro de la Comisión de notables que ofreció la corona de México a Maximiliano de Habsburgo en Miramar, en octubre de 1863. Asimismo, en su viaje a Europa buscó una empresa contratista en Londres para formar una sociedad anónima de responsabilidad limitada, por la cesión que hizo de la franquicia el 19 de agosto de 1864, en Londres, cuando ya era un hecho la implantación del Segundo Imperio mexicano.²⁵ Con

20 Manuel Escandón, *Breve exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre Veracruz y México*. México, Imprenta de Andrade y Escalante, 1858, pp. 14-15, 5 y 13.

21 Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril*, p. 88; Escandón, *Breve exposición*, *Ibid.*, 7-8; Escandón, *Memorándum del 9 de julio de 1858*, Archivo General de la Nación (AGN). FOMENTO. FERROCARRILES, VOL. 3, EXP. 109.

22 Chapman, *La construcción*, pp. 64-65.

23 Manuel Escandón, *Segunda exposición al público sobre el negocio del camino de fierro entre México y Veracruz*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1861, pp. 8-9.

24 Chapman, *La construcción*, pp. 80-81.

25 Chapman, *La construcción*, pp. 74-79, 86-87, 99-103.

título de Imperial Railway Company, Antonio tuvo un papel predominante en su Consejo, por lo que el carácter de empresa extranjera pudo utilizarse para guardar las apariencias y hallar protección diplomática en caso de verse afectada en esa época.

Durante la intervención francesa la relación entre la Compañía y las autoridades militares fue, en el mejor de los casos, tirante, pero poco a poco avanzó durante los tres años de gobierno del Segundo Imperio, reiniciando los trabajos en 1865, tanto en la línea oriental de Veracruz como en la occidental entre México y los Llanos de Apan, siendo habilitado el tramo entre México y Apizaco en 1866. Con la restauración de la República, Juárez expidió un decreto el 27 de noviembre de 1867, donde perdonaba a la Compañía la cancelación de la concesión por su vinculación al Imperio, considerando la importancia del ferrocarril como de “beneficio público”, por lo que otorgó un nuevo privilegio donde se le reconocieron los beneficios que tuvo durante ese periodo y se fijaban los plazos para la conclusión del tramo México-Puebla (a fines de 1868) y Apizaco-Paso del Macho (al terminar 1871). La Compañía salió venturosa de este difícil trance sin perder la concesión.²⁶

La disputa de la concesión en los diarios y folletos de la época

Sin embargo, lo anterior dio origen a una nueva crítica realizada por Manuel Payno, anterior amigo de los Escandón. El otrora entusiasta del ferrocarril emprendió una campaña de radical oposición mediante una serie de artículos en el diario *El Siglo Diez y Nueve*, que fueron reunidos y publicados en 1868 con el título de *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*.²⁷ Su postura se unía a la de otros que criticaron la continuidad de la concesión y la necesidad de reembolsarle al gobierno los subsidios emitidos en esos años. Payno, que había impugnado el privilegio ferroviario a Veracruz de Lorenzo Carrera en 1849, que pasó a gozar de la concesión junto con los hermanos Mosso en 1855 y que en 1857 promovió la ventaja de su adjudicación a Manuel y Antonio Escandón,²⁸ para 1868 intentaba persuadir al gobierno para que lo tomará bajo su dirección, siendo su principal alegato el que Antonio Escandón había incurrido en una serie de irregularidades, siendo la más notable en requerir capital británico para la terminación del ferrocarril, durante la administración de la regencia francesa del general Élie Frédéric Forey.

Payno formó parte de la polémica que se suscitó en la prensa por la concesión que hizo Juárez, en uso de facultades extraordinarias, para revalidar la compañía del ferrocarril a Veracruz, que otorgó el 27 de noviembre de 1867 (modificada el 11 de noviembre de 1868). El acuerdo del gobierno era que se comprometía a no subvencionar ninguna otra línea a Veracruz por 65 años, a dotarla con \$560,000 anuales por 25 años y a adquirir acciones con monto de hasta \$3'700,000 intransferibles, que no generarían utilidades durante el periodo de construcción. Se amplió la finalización de las obras en los tramos México-Puebla, al término de 1869, y al último día de 1872 para el resto de vía a Veracruz. Asimismo, exentaba de exac-

²⁶ AGN. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y OBRAS PÚBLICAS, FERROCARRIL MEXICANO, 1/8. CHAPMAN, *LA CONSTRUCCIÓN*, pp. 129.

²⁷ Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*. México, Imprenta de Nabor de Chávez, 1868, 142 pp.

²⁸ Córdoba, *Manuel Payno*, pp. 209-210.

ciones la importación de materiales, propiedades y capitales de la empresa por diez años, y al ponerse esta en marcha gozaría de la libertad de cobrar tarifas altas.

Al conocer las condiciones de este privilegio, Payno refutó las reclamaciones de la Compañía y estableció las cantidades que esta debía al gobierno; además, sugirió que antes de otorgarse más recursos debían de liquidarse las cuentas previas. Pronto se suscitó la discusión en el Congreso por la aprobación del refrendo de la concesión, no solo por lo que “su construcción interesa al desarrollo del comercio y al bien público, sino porque las subvenciones que se concedan a las compañías son cuestiones de presupuestos [y porque todos los gobiernos] han sido demasiado crédulos y han seguido otorgando privilegios para obtener únicamente el ridículo”. Además, hizo notar que, por los artículos 12° y 33° de la concesión de 1857 se había prohibido a Escandón que hipotecara el privilegio mismo a cualquier individuo o corporación, sin consentimiento del gobierno, pues caducaría al cederlo o hipotecarlo en todo o en parte a una empresa extranjera, reiterando el artículo 33° del privilegio de abril de 1861, perdiéndose con él, además, conforme al artículo 23°, el fondo de los 8 millones de pesos.²⁹ Este era el origen de la principal crítica.

Payno expuso en su publicación de noviembre de 1867, “El camino de fierro imperial”, que el proyecto del ferrocarril fue costoso tanto en capital como en dignidad para México durante la intervención francesa y el Imperio. En su razonamiento, con la revalidación de la concesión del ferrocarril la política del gobierno republicano vendría a tierra, puesto que la concesión imperial había caducado; además, legalmente era contraria a la Constitución que prohibía los monopolios de *facto*, pudiendo aún intervenir la propiedad. Bajo este argumento pedía incluso considerar su inexistencia legal, pues durante la intervención se reconoció la nueva concesión imperial que se basaba en la de 1857, pero que a la caída del Imperio no la hacía retroactiva.³⁰ El principal abuso de la compañía era la entrada de todo material extranjero, enseres y “demás que sea necesario”, libres de impuestos, para el ferrocarril, ya fuesen insumos, maquinaria, víveres o transportes para los trabajadores. Así, en el art. 5° de dicha concesión se trasluce el negocio del concesionario, pues la cantidad de dinero que podía exportar libre de derechos la compañía, según el artículo 4°, no debía exceder el valor que tuvieran los objetos que debían traerse del extranjero, según el presupuesto presentado al gobierno.

En esa época de liberalismo económico en México se consideraba que el gobierno mexicano no podía ser empresario, ni administrar un negocio complejo como el ferrocarril. Pero para ojos de un pragmático como Payno, más parecía que se estuviera auspiciando a una empresa particular, sin ninguna retribución material a futuro, pues se cuestionaba que si en verdad existieran grandes capitales para el ferrocarril ¿para qué se exprimían las aduanas marítimas?, en cobros para la Compañía.³¹ Ante la pregunta que le hicieron sus críticos de ¿cómo es que Payno, que años y años trabajó, escribió y defendió el camino de fierro, está hoy en contra de él? respondió presto, a reserva de sinceridad, que en ese momento álgido importaba que se exigiera claridad en cuestión administrativa:

²⁹ Payno, *Memoria sobre el ferrocarril*, p. 115.

³⁰ Manuel Payno, “El camino de fierro imperial”, en Manuel Payno, *Obras Completas – XX Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz* (México, Conaculta, 2007), pp. 180-183, 187-189.

³¹ *Ibid.*, p. 201.

En lo que a mí concierne, diré que mis ideas no han variado en un solo punto. Yo no soy enemigo de la idea grande e indisputablemente buena de la construcción de los caminos de fierro; crítico los pormenores, el mecanismo, discurro sobre los hechos y la experiencia de diez años, entro en otras consideraciones que atañen al bien general y a la paz del país, quiero que para que en lo de adelante estas empresas se multipliquen en México, haya tal género de arreglo, de economía, de verdad y de posibilidad en ellas, que garanticen los intereses de los muchos accionistas...³²

Para terminar, Payno refuta las implicaciones particulares que podía tener en este debate, ya que su persona no tenía influencia alguna en la administración, ni carácter público, pero consideraba que éste era un tema para nada insignificante. Payno expresó irónicamente que: “Bien examinado el caso, la presidencia de la República es poca cosa, y años enteros nos hemos roto las cabezas por ella, mientras que a nadie ocurre hacerse empresario, o concesionario, o contratista, o subcontratista siquiera de la Compañía Imperial”.³³ Como se verá, el debate sí tuvo una afectación pública que motivó el escrito de dos folletos por parte de los abogados de la Compañía.³⁴

El 10 de enero de 1868 Payno terminó su *Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. En ella declaró que se proponía evidenciar la organización de la compañía, los costos de la obra del ferrocarril y la conveniencia de contribuir a estas empresas con fondos del tesoro federal. Cuando abordó la concesión dada a los Escandón subrayó dos aspectos cruciales: el primero fue que cuando se diera una concesión de ferrocarril, las compañías deberían probar satisfactoriamente el capital que iban a invertir, el presupuesto y los gastos de las obras que debían ejecutar y el tiempo en que deberían ser concluidas, antes de recibir un solo peso de los fondos públicos. El segundo fue su opinión de que la finalidad del ferrocarril era el agiotaje, pues el negocio no era de mejora material o de bien público, sino financiero y de especulación transitoria.³⁵ Luego enumeró los compromisos incumplidos, entre los que resaltó la inexistencia de un privilegio exclusivo a la hora de construir ramales; el abuso de la libre entrada de materiales importados y la exportación de metálico para la compra de materiales por un lapso de 25 años; y la posibilidad de fijar las tarifas a precios de conveniencia. Pero el aspecto que más resaltó Payno fue haberse traspasado el privilegio sin consentimiento del gobierno mexicano, siendo un proyecto nacional, el cual transfería la propiedad del ferrocarril trayendo consigo su pérdida y el pago de multas.³⁶

Payno expresó con lucidez que la construcción real del ferrocarril la estaba haciendo el gobierno, pero beneficiando a Manuel Escandón al otorgarle derechos, licencia y privilegios, además de dinero. Así se convertía en su “dueño”, pero buscando la manera de excluir la participación gubernamental en la empresa, como pasó con el posterior traspaso del privile-

³² *Ibid.*, p. 203.

³³ *Ibid.*, pp. 204 y 192.

³⁴ *Exposición del Lic. Rafael Martínez de la Torre sobre la concesión del Ferrocarril Mexicano de Veracruz a México*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1868 y Emilio Pardo, *Observaciones al dictamen de la Comisión Especial del Ferrocarril Mexicano*. México, Imprenta de Díaz de León y Santiago White, 1868.

³⁵ Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril* en Manuel Payno, *Obras Completas – XX*, pp. 49 y 76.

³⁶ *Ibid.*, pp. 78-80.

gio a manos de accionistas británicos.³⁷ Para la mirada de Payno, el empresario se reservaba utilidades cuantiosas sin exponer su capital, reputando de ilegítimo el traspaso de la compañía y opinando que se debía retirar la subvención. Este juicio reflejaba su sentir para con los Escandón, a quienes había ayudado, y debía sentirse excluido en la nueva corporación. Al fallecer Manuel Escandón las obligaciones se traspasaron a Antonio, el concesionario del privilegio, quien cobró importantes sumas aduanales entre 1863 y 1864.

Payno comenta que hubo una total opacidad ante el público mexicano en la conformación de la nueva empresa, pues, a su juicio, el señor Escandón se valió de sus antiguas relaciones con casas respetables en Europa y logró que personas de fama mercantil y buena posición figurasen como directores, accionistas, socios o miembros del consejo de administración. Para la opinión pública mexicana se presentaba otra faceta muy distinta, pues se trataba de una mejora material que “iba a cambiar la faz entera” del país, con baratura en fletes y pasajes, con regularidad y volumen de los trenes y seguridad para los viajeros. Sin embargo, Payno comenta que la verdadera razón de la interrupción de las obras de construcción durante la época de la Regencia se debía a la insolvencia de la empresa.

Al recordar el artículo 19 del privilegio del 31 de agosto de 1857, sobre la creación de un fondo consolidado de deuda pública (con valor \$8'000,000 en bonos), Payno advirtió que la empresa estaba obligada a presentar su amortización con títulos de la deuda interior por el mismo valor que debía recibir, pero lo que halló fue que Antonio Escandón había entregado sólo \$502,002 en 1858, y para 1868 no existían en la Tesorería los ocho millones de bonos amortizados de compensación de la construcción del ferrocarril, como Antonio aseguraba. De lo que se trataba, según Payno, era ver “si sacaban más dinero, más exenciones y más protección” del Estado, pues el método usado fue el agiotaje.³⁸

Manuel Payno expresa que todos los beneficios otorgados en cada artículo de la concesión (cesión de terrenos nacionales, exportación de dinero sin pago de derechos, introducción libre de todo tipo de materiales, prórrogas en la construcción del ferrocarril, aprobación de nuevos bonos y plazos para su amortización a cambio de los títulos de la deuda interior, bonos para el pago de las aduanas, ingresos de las aduanas marítimas, y dotación de todo tipo de protección y apoyo a los dependientes de la empresa del ferrocarril), podían ser transformados en un negocio distinto y lucrativo para Antonio Escandón. Por lo que enjuicia que el concesionario debería devolver los \$8'000,000 en bonos y todas las cantidades con su rédito que hayan percibido por derecho de exportación de plata y por 15 y 20 % de las aduanas, pagando el gobierno la amortización de los bonos de la deuda interna.³⁹ Expresa pues que “el negocio todo es para el señor Escandón y no para los accionistas ni para la nación ni para el gobierno mexicano, y que si se haya alguna exageración, ésta es del volumen del negocio y de la manera exagerada como está concebido”. Con la renovación de este privilegio el gobierno de Juárez tendría que pagar los réditos a los acreedores ingleses, en los que se escudaba Escandón, sin posibilidad de aclarar las cosas, pues al “poner nombres extranjeros, que

³⁷ *Ibid.*, p. 100.

³⁸ *Ibid.*, pp. 137-140.

³⁹ *Ibid.*, p. 141.

quizá por no poderlos pronunciar, [los] respetamos más”. En resumen, para Payno la compañía era ilegal y sólo indaga: “¿La empresa es nacional y de utilidad pública, o es un terrible y lastimoso monopolio que se ejerce por un individuo que quiere hacer tributario al gobierno, al comercio y a los particulares?”⁴⁰

Payno todavía contestaría a dos artículos aparecidos en la prensa, por los abogados de la Compañía Imperial. El primero a Rafael Martínez de la Torre, donde escribió que dudaba que Escandón había aportado realmente ingresos al erario federal con sus especulaciones, o si solo generaba una exigencia recurrente al erario nacional, apenas ocultando que las concesiones de exportación de plata acuñada no devengarán en contrabando. También recordó a Manuel Escandón diciendo que éste siempre hacía “lo que le parecía y lo que convenía a sus intereses, y en los pormenores del camino de fierro y en otra multitud de cosas, no siempre estuvimos de acuerdo”, aunque no solía mezclar favoritismos y “respetar esta independencia de carácter, buscó su camino por otros medios que le sugería su buena capacidad”.⁴¹

También respondió a la enconada crítica que le dio Emilio Pardo. Allí Payno revive la caducidad del privilegio de 1861 al caer en la infidencia de la Compañía Imperial para con el gobierno de Juárez. Mas lo importante era que en lugar de ser confiscados los bienes, acciones, derechos y todo lo perteneciente a la compañía, fuera perdonada por el decreto de noviembre de 1867 que “borró y nulificó todo lo anterior”, incluyendo las restricciones del anterior convenio con el imperio caído.⁴² Y cuestiona a los lectores si al formarse una Compañía imperial, no antes se había formado una Compañía republicana, por lo que los miembros de aquella empresa reformada estimaron que podrían disfrutarse todas las concesiones anteriores aunque “Juárez y la República Droguera y desorganizada [fuer]an al diablo”.⁴³

Como el mismo Payno confiesa irónicamente, si la fortuna le hubiese sonreído, teniendo subvenciones como las que en 1867 se arbitraron, entonces “sería mi propio panegirista y defensor”, más a la pregunta que le interpuso Martínez de la Torre de por qué ya no defendía el camino de fierro, cuando se le consideraba “el padre de ese niño que hoy le quiere matar y aniquilar”, responde que la respuesta es sencilla: el negocio de 1868 no es el mismo que el de 1857, pues como había insinuado desde su primer folleto el negocio fue variando y modificándose, y mientras menos se hacía, más se exigía: “Creo que si viviera el señor don Manuel Escandón habría dado otro giro muy diverso a la cuestión, y su cabeza era tan inagotable en combinaciones, que estoy seguro que ya hubiera presentado alguna a la Cámara, que habría cuadrado a sus intereses y aparecido como incuestionablemente ventajosa a la nación”.⁴⁴ Y al finalizar el escrito comenta ambivalente que: “Si, el señor don Manuel Escandón viviese y tuviese las mismas y avanzadas pretensiones que los gerentes de este negocio, yo tendría que ser su contrario, como lo fui durante su vida en muchos asuntos, favoreciéndoles, sin

⁴⁰ *Ibid.*, pp. 170, 174 y 176.

⁴¹ Manuel Payno, “Camino de fierro imperial. Contestación al señor don Rafael Martínez de la Torre”, en Payno, *Obras Completas – XX*, pp. 216-218.

⁴² Manuel Payno, “El Ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo” en Payno, *Obras Completas – XX*, pp. 227-228.

⁴³ *Ibid.*, 231-233.

⁴⁴ *Ibid.*, 236-237. El erario federal que antes daba 10% de las rentas aduanales marítimas, en 1867 aportaba 35%.

embargo, de tal manera en lo justo, en lo decente y sin interés”; más, interpelaba a Antonio Escandón para que reconociera que también le había salvado “cantidades que hubieran bastado no para hacer mi fortuna, sino para la de diez familias”.⁴⁵ Pero al fallecer...

el señor don Manuel Escandón, era yo su amigo, pero no su esclavo ni el parásito de los ricos. No lo soy de su hermano Antonio, y a lo que se llama compañía, no la conozco sino por el trato despótico que sufrí de sus dependientes. Murió el señor Barrón, que era esencialmente bueno con los mexicanos, mientras la compañía apenas se digna tener contacto con sus abogados. No hay simpatías entre México y una empresa [ajena] ligada con México sólo por la amabilidad del señor Martínez de la Torre y por la moderación del señor Dondé. Es todo lo que conocemos, en vez de presupuestos, de perfiles y datos.⁴⁶

El fin de las disputas y el inicio del disfrute del ferrocarril

Antes de la conclusión de los trabajos de ingeniería, en las estribaciones de la Sierra Madre Oriental de México, y de la unión de los tramos que tantos años tardaron en construirse de lo que fue la línea del primer ferrocarril de México, se requirió que las aguas en el Congreso se calmaran y permitieran la subsistencia de la Compañía británica con el uso de la concesión reiteradamente brindada por los gobiernos liberales dirigidos por Juárez (incluyendo la del Segundo Imperio). Los diputados consideraron que se podía llegar a un acuerdo moderado que satisficiera a la compañía y al gobierno, en cuanto a los subsidios y la fijación de costos futuros en el transporte. Tras ello, se llevarían a cabo las inauguraciones de la vía férrea, primero en el tramo México-Puebla, efectuada por Benito Juárez el 16 de septiembre de 1869; posteriormente, el 1 de enero de 1873 se llevaría a cabo la inauguración completa de la línea México-Veracruz por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada. Eso debió ser todo un acontecimiento según las crónicas de asistentes nacionales y extranjeros en el trayecto de la Ciudad de México a Veracruz. Parecía entonces que se cumplía ese viejo sueño de incorporarse a las naciones civilizadas del mundo, con la puesta en marcha del medio de comunicación más moderno que había entonces, tanto para el traslado de mercancías como de personas. Una nueva era de oportunidades se abría para los negocios y para la movilidad en el viejo camino que habían abierto muchos siglos atrás las huestes de Cortés y que ahora se abrían a los mercados mundiales para recibir manufacturas industriales, y para que salieran productos naturales de exportación y ya no sólo plata acuñada. Sin embargo, Manuel Payno se mantuvo crítico en otros escritos de esos años, preguntando si los predios ocupados por la Compañía pertenecían realmente a la República o a esa empresa, y al decir que ya era tiempo de sacudirse la tutela de los empresarios, para quienes todo se doblaba y se humilla por una especulación particular, percibiendo claramente lo que ocurriría después en la época del Porfiriato.⁴⁷

⁴⁵ *Ibid.*, 237.

⁴⁶ *Ibid.*, 238.

⁴⁷ Manuel Payno, *Obras completas – V. Panorama de México* (México, Conaculta, 1999).

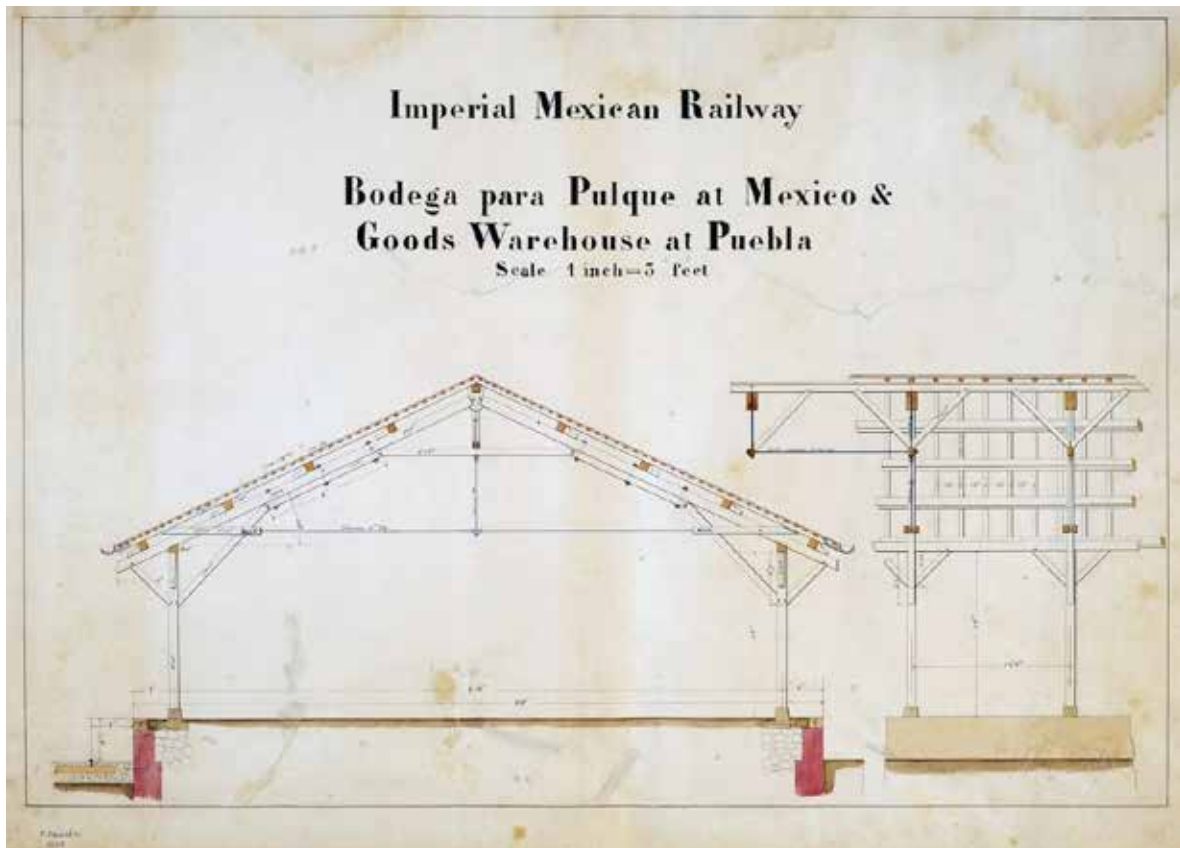


Imagen 1. Imperial Mexican Railway. Bodega para pulque en México y para abastos en Puebla. Planoteca/ CEDIF, CNPPCF, Secretaría de Cultura. Fondo Orizaba, núm. 1599, s. f.

Fuentes consultadas

Archivos

Archivo General de la Nación (AGN). Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Ferrocarril Mexicano, 1/8.

_____, Fomento. Ferrocarriles, vol. 3, exp. 109.

Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferroviario, Secretaría de Cultura.

Bibliografía

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

Córdoba Ramírez, Diana Irina, *Manuel Payno: los derroteros de un liberal moderado*. México, El Colegio de Michoacán, A. C., 2006.

- _____, “Manuel Payno Cruzado: ¿un ‘erudito a la violeta’ al frente de la economía nacional?”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, número 46, 2013. Recuperado de <https://repositorio.unam.mx/contenidos/30817>
- Costeloe, Michael P, *Deuda externa de México. Bonos y tenedores de bonos, 1824-1888*. México, FCE, 2007.
- ESCADÓN, MANUEL, *BREVE EXPOSICIÓN AL PÚBLICO SOBRE EL NEGOCIO DEL CAMINO DE FIERRO ENTRE VERACRUZ Y MÉXICO*, MÉXICO, IMPRENTA DE ANDRADE Y ESCALANTE, 1858.
- _____, *SEGUNDA EXPOSICIÓN AL PÚBLICO SOBRE EL NEGOCIO DEL CAMINO DE FIERRO ENTRE MÉXICO Y VERACRUZ*. MÉXICO, IMPRENTA DE IGNACIO CUMPLIDO, 1861.
- EXPOSICIÓN DEL LIC. RAFAEL MARTÍNEZ DE LA TORRE SOBRE LA CONCESIÓN DEL FERROCARRIL MEXICANO DE VERACRUZ A MÉXICO*. MÉXICO, IMPRENTA DE IGNACIO CUMPLIDO, 1868.
- GONZÁLEZ, LUIS, ET AL, *LA ECONOMÍA MEXICANA EN LA ÉPOCA DE JUÁREZ*. MÉXICO, SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, 1972.
- Pardo, Emilio, *Observaciones al dictamen de la Comisión Especial del Ferrocarril Mexicano*. México, Imprenta de Díaz de León y Santiago White, 1868.
- Payno, Manuel, “Mejoras morales y materiales”, en *Revista Científica y Literaria de México*. México, Imprenta litográfica de calle de la Palma, 1845, tomo 1, núm. 4.
- _____, “Reflexiones sobre la hacienda pública, el crédito y los aranceles”. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853, en Manuel Payno, *Obras completas XXV – Economía*. México, Conaculta, 2008.
- _____, *Memoria sobre el Ferrocarril de México a Veracruz*. México, Imprenta de Nabor Chávez, 1868.
- _____, *El ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo*. México, Imprenta de Francisco Díaz de León y Santiago White, 1868.
- _____, “El camino de hierro imperial”, en Manuel Payno, *Obras Completas – XX Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México, Conaculta, 2007.
- _____, “Camino de hierro imperial. Contestación al señor don Rafael Martínez de la Torre”, en Manuel Payno, *Obras Completas – XX Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México, Conaculta, 2007.
- _____, “El Ferrocarril de Veracruz. Contestación al licenciado don Emilio Pardo” en Manuel Payno, *Obras Completas – XX Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México, Conaculta, 2007.
- Proposiciones para la derogación del decreto del 31 de mayo de 1842 por los diputados D. Manuel Zárate, D. José Ramón Pacheco y D. Manuel Payno e informe y documentos que presentaron relativos al camino de hierro de Veracruz a San Juan mandado imprimir por acuerdo de la Cámara*. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1849.
- Rodríguez Piña, Javier, prólogo a Manuel Payno, *Obras completas XXV– Economía*. México, Conaculta, 2008.

Ortiz Hernán, Sergio, prólogo a Manuel Payno, *Obras Completas XX - Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México, Conaculta, 2007.

Urías Hermosillo, Margarita “El Estado Nacional y la política de fabricar fabricantes 1830-1856” en Patricia Arias (coord.). *Industria y Estado en la vida en México*. México, El Colegio de Michoacán, A. C., 1990.