
Reseña: El Descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949, de Arturo Valencia Isla

Autor(es): Marichal, C.

Fuente: H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina, Nº 22 (Julio 2018), pp. 170-172.

Publicado por: Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

Vínculo: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/1142>



Esta revista está protegida bajo una licencia *Creative Commons Attribution-NonCommercialNoDerivatives 4.0 International*.

Copia de la licencia: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.

¿CÓMO CITAR?

Marichal, Carlos. (2018) El Descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949, de Arturo Valencia Isla. *H-industri@* 22: 170-172.

<http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/1142>



H-industri@ es una revista académica semestral editada por el **Área de Estudios Sobre la Industria Argentina y Latinoamericana (AESIAL)** perteneciente al Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires (IIEP-Baires): <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind>

Arturo Valencia Isla, *El Descarrilamiento de un sueño. Historia de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1920-1949*, México, El Colegio de México-Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero-Secretaría de Cultura de México, 2017 (348 pags.)

El libro que reseñamos está muy bien escrito y analiza temas fundamentales de la historia mexicana del siglo XX desde una óptica que combina historia económica, social y política de manera muy eficaz, pese a la complejidad de la temática. Arturo Valencia afirma con claridad que el objetivo de su trabajo consiste en explicar cuáles fueron las causas del declive de los Ferrocarriles Nacionales de México entre 1920 y 1949. Pero, para que los lectores conozcan los antecedentes históricos del sector, el autor comienza su libro con un capítulo de síntesis que explica cómo surgió la empresa de los Ferrocarriles Nacionales de México a principios del siglo XX, merced a una serie de operaciones financieras complejas que puso en marcha y dirigió José Yves Limantour, el verdadero zar de las finanzas mexicana durante el porfirista.

La creación de Ferrocarriles Nacionales hacia 1908 tiene una notable singularidad en tanto fue de las primeras empresas estatales de México, pero tenía una característica especial pues era una entidad híbrida. Desde el punto de vista financiero era un *holding*, o sea una entidad financiera que era dueña de un conjunto de empresas ferroviarias que habían sido privadas, en su mayoría. De allí que los dueños de la firma eran los accionistas del *holding*, pero éste era un grupo diverso: por una parte estaba el gobierno como accionista mayoritaria, pero por otro lado también había un gran número de accionistas privados- en su mayoría inversores norteamericanos- por lo que se trataba en realidad de una empresa mixta. Y hasta antes de la incautación (a fines de 1914), siguió operando en sus distintas líneas, en la práctica, como una empresa privada, con los mismos gerentes, ingenieros y trabajadores.

Este fenómeno de empresa mixta fue bastante curioso para la época, pero además habría de dejar su impronta durante la época posrevolucionaria, o al menos hasta 1949. Lo menciono porque demasiado tiempo en la historia no se ha prestado suficiente atención a los distintos tipos de organizaciones, de estructuras de gestión y operación, que deben estudiarse para entender tanto la historia económica y empresarial como la propia historia política y estatal. Lo digo porque la historia política se ha acostumbrado a enfatizar el estudio de personas, discursos y documentos institucionales, pero no necesariamente el análisis de la estructura administrativa, sea cual sea, la fiscal, la militar, etc. Ello es una tarea pendiente tanto para historiadores políticos como económicos. En este sentido este libro es interdisciplinario. Y debe agregarse que una vez que uno se mete en el análisis de la evolución de las estructuras de las empresas, uno observa que tienen una vida y una dinámica propia, que conviene conocer. Combinado con el estudio del marco institucional, pueden llevar a conocer hasta qué punto puede identificarse lo que se conoce como *path dependency*, o sea cierta dependencia en los caminos de evolución de las instituciones y organizaciones.

Pero, claro está, en el caso mexicano, el camino o la trayectoria de la empresa de Ferrocarriles Nacionales fue interrumpido brutalmente por la Revolución. Siguió un período muy complicado, que es conocido como la incautación, de 1914 a 1925, el cual requiere más investigación, pese a los estudios previos de Sandra Kuntz, Arturo Grunstein y el pro-

pio Arturo Valencia. Quizá sea por el caos revolucionario, y por la falta de documentos que sea difícil de estudiar.

En todo caso, el tema de las incautaciones de empresas resulta ahora claramente como una faceta clave de la historia económica y política de la revolución mexicana que la distingue de las revoluciones socialistas, al estilo soviético, de la época. De hecho la incautación ferrocarrilera fue acompañada por la incautación de la banca por Carranza desde 1916 y la incautación de la gran compañía de tranvías de la ciudad de México desde 1915.

Los bancos mexicanos se desincautaron después de 1921, y algunos pudieron revivir, como el Banamex y el Banco de Londres, pero la mayoría fenecieron y ya nada sería igual. Pronto surgieron el Banco Central y la banca de desarrollo- en la que México fue pionera en el mundo- pero, en verdad, todo había cambiado en el sector financiero. La empresa de tranvías también fue desincautada en 1921 pero en este caso se devolvió a sus antiguos dueños, que consistían de un *holding* canadiense con accionistas de muchos países.

Ferrocarriles Nacionales Mexicanos tardó más en su proceso de desincautación. Da la impresión, por lo que cuenta Arturo, que la lentitud era resultado del interés de los políticos en seguir controlando esta empresa y sus recursos. Pero, finalmente, se dieron cuenta algunos miembros de la élite posrevolucionaria que era más conveniente volver al viejo esquema del *holding*, como empresa mixta con accionistas mixtos, el Estado y los inversores extranjeros. En realidad, nos cuenta el autor, que fue el Secretario de Hacienda, Alberto J. Pani, el mago que resolvió el entuerto. El conocía muy bien la empresa pues había sido director de la empresa ferroviaria en ciertos años de la época revolucionaria, pero sobre todo fue clave su comprensión del enorme dilema que enfrentaban las finanzas del gobierno después de 1922. Pani, que era muy crítico de la gestión desastrosa del ministro de finanzas, Adolfo de la Huerta, asumió como Secretario de Hacienda en 1923 y enfrentó la doble tarea de reducir el servicio de la deuda externa y de quitarle al gobierno el peso enorme de cubrir los adeudos de Ferrocarriles Nacionales y el servicio de sus acciones y bonos. Esto lo hizo con una operación magistral por la que se volvió a constituir el viejo *holding* que asumía autonomía del gobierno federal. Eso fue la desincautación- criticada por muchos- pero que resolvió al menos temporalmente un gravísimo problema financiero del gobierno.

Pani convenció a Thomas Lamont, el banquero de la Casa Morgan, que encabezaba el Comité Internacional de Banqueros para la Deuda Mexicana después de la Revolución, de que aceptara este plan, si bien Lamont no quería y protestó muchísimo. De esa manera, la deuda externa federal se redujo en 224 millones de dólares, que ahora era asumida por Ferrocarriles Mexicanos, en su calidad, de nuevo, de empresa mixta. Por ello, en adelante, los pagos en dólares del servicio de estas obligaciones externas recayeron sobre la empresa.

Es cierto que los inversores y banqueros internacionales suponían que estaba garantizada la deuda externa, pero al poco tiempo se hizo manifiesto que ni gobierno mexicano ni la de Ferrocarriles Nacionales Mexicanos (FNM) podían cubrir los servicios de las deudas. Con la larga suspensión de pagos -desde 1928 hasta 1946-, la deuda original de FNM subió de 224 a 446 millones de dólares. Finalmente, se renegó bajo dos convenciones en 1944 y 1946, y tanto el gobierno mexicano como Ferrocarriles Nacionales salieron ganando, pues si bien se reconocieron las deudas, se redujo su pago de manera drástica, ya que se condonó más del 80%. En realidad el *default* sobre las deudas puede ser visto como una especie de colchón que permitió durante más de veinte años que el gobierno y sobre todo los sindica-

tos hicieron un poco lo que querían con la empresa. Allí lamentablemente se perdió el camino, pues la gestión equilibrada ya no retornó.

El libro de Arturo Valencia enfatiza este problema, que él llama el descarrilamiento de la empresa. Se trata de un período cuando si bien la empresa siguió siendo la mayor de México, sufrió “costos de operación elevados; relaciones laborales altamente conflictivas; declive en su participación en el transporte de carga y pasajeros; imposibilidad para cubrir con sus compromisos financieros; obsolescencia y deterioro de sus instalaciones; entre muchas otras”.

Creo que con lo dicho, ya pueden darse una idea de la riqueza y de lo polémico del trabajo de Arturo. Como él señala es un trabajo que le da una gran importancia a la “Dimensión Político-Empresarial”, que explica el funcionamiento de la empresas pero también y muy a fondo las “tensas relaciones que existieron entre la compañía y los diferentes gobiernos posrevolucionarios y la forma en que dichas relaciones afectaron la estructura y desempeño de los Ferrocarriles Nacionales de México”.

Finalmente, sin duda lo más polémico de este libro es el análisis de la dimensión laboral, y en especial su enfoque crítico del sindicalismo ferroviario -sus principales agrupaciones, huelgas y conflictos con otras organizaciones- así como las relaciones de éstos con la empresa y el Estado posrevolucionario. En realidad, podemos decir que el estudio de Arturo Valencia es profundamente revisionista y cambia la forma en que vamos a mirar a la Revolución mexicana y la posrevolución en el futuro.

En sus orígenes, el libro en cuestión fue una tesis doctoral presentada en El Colegio de México bajo la dirección de la Dra. Sandra Kuntz, y contó con asesorías de figuras como Paolo Riguzzi y Arturo Grunstein, expertos en la materia, pero posteriormente el trabajo ha sido reelaborado de manera profunda. Arturo Valencia, ha sabido buscar y consultar fuentes primarias y secundarias que dan cuenta del gran esfuerzo investigador.

Este libro se ha publicado en la colección *Horizonte Ferroviario*, que impulsa el Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero y ha contado también con el apoyo de la Secretaría de Cultura, del gobierno federal y de El Colegio de México. La edición es buena y es ilustrada con fotos de gran interés del CEDIF, INAH, Archivo General, y otros de los muchos fondos explorados por el autor.

Carlos Marichal
El Colegio de México